

# Katastrofa Tu-154M pod Smoleńskiem

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 10 kwietnia 2010

**Rosyjskie media podają coraz więcej informacji o katastrofie samolotu Tu-154M Lux, nr 101, z 36. SPLT. Lądowanie odbywało się w gęstej mgle, a pilot nie zdecydował się na przelot na inne lotnisko.**

Okolo południa, znaleziono pierwszą czarną skrzynkę rozbitego Tu-154M Lux. Znajduje :

Katastrofa miała miejsce o 8:56 czasu polskiego. Według wstępnych ustaleń, podczas podejścia do lądowania samolot lecąc nisko nad ziemią zahaczył o drzewa, a następnie rozbił się ok. 1,5 km od lotniska Smoleńsk-Sewierny, w rejonie Pieczerska, kilkadziesiąt metrów od osi pasa.

W katastrofie zginęło 96 osób, w tym 89 pasażerów i 7 członków załogi (w tym 3 stewardesy). Na razie nie ma oficjalnych informacji o składzie załogi. Listę pasażerów publikują popularne media. Ciała ofiar zostaną wkrótce przewiezione do Moskwy, gdzie będą identyfikowane.

Według wstępnych ustaleń, pierwotną przyczyną katastrofy była gęsta mgła zalegająca nad lotniskiem, która ograniczała widoczność. Informacje dotyczące okoliczności katastrofy są jednak sprzeczne. Rosyjska telewizja Wiesti-24 donosi, że do zderzenia samolotu z ziemią doszło podczas czwartej próby podejścia do lądowania, a inne media mówią tylko o jednej próbie. Serwis gazeta.ru, pisze, że kontrola ruchu lotniczego portu Smoleńsk-Sewierny sugerowała załoga Tu-154M skierowanie się na lotniskach zapasowe w Mińsku lub Moskwie. Mimo tego Polacy zdecydowali się na kontynuowanie lotu i lądowanie w Smoleńsku.

Lotnisko Smoleńsk-Sewierny to dawna baza Wojenno-Wozdusznych Sił ZSRR. W czasach zimnej wojny stacjonowały tu samoloty MiG-23 i Su-27 ze składu 401. i 871. pułków lotnictwa myśliwskiego. Następnie na lotnisku bazował 103. gwardyjski pułk lotnictwa transportowego wyposażony samoloty transportowe Il-76M/MD. W październiku 2009 jednostkę rozformowano. Obecnie lotnisko z pasem o długości 2,5 km służy do obsługi ruchu wojskowego, cywilnego i prób w locie prowadzonych przez ulokowane na jego obrzeżach Smoleńskie Zakłady Lotnicze (produkują m.in. SM-92T Turbo-Finist). Obiekt nie dysponuje tak precyzyjnymi systemami nawigacyjnymi, jak lotniska cywilne, wykorzystywane do międzynarodowego ruchu lotniczego, w tym ILS.

Dochodzeniem w sprawie katastrofy kieruje osobiście Prokurator Generalny Rosji Jurij Czajka. Stwierdził on, że według posiadanej wiedzy, uznaje możliwość wystąpienia usterki technicznej za mało prawdopodobną - samolot przeszedł niedawno remont generalny i dysponował 5-letnią gwarancją. Doniesienia z kręgu osób badających

przyczyny tragedii potwierdzają, że prezydencki samolot krążył nad lotniskiem, oceniając możliwości wylądowania, co jest niespotykane w lotnictwie cywilnym.

## Dogaszanie pożaru polskiego samolotu rządowego pod Smoleńskiem

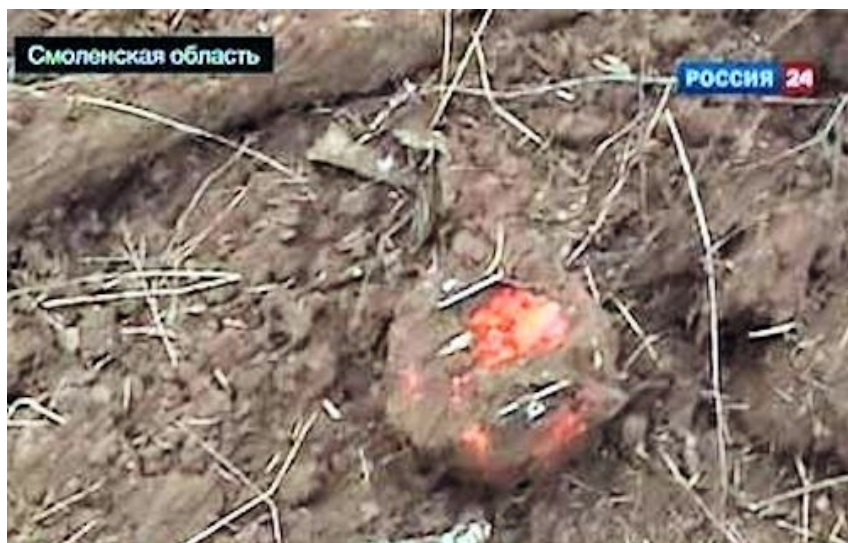
Katastrofa prezydenckiego Tu-154M jest drugim wypadkiem polskiego, rządowego statku powietrznego w ciągu ostatnich kilku lat. W grudniu 2003 pod Piasecznem spadł śmigłowiec Mi-8, przewożący premiera Leszka Millera. Nikt wówczas nie zginął. W toku prowadzonego śledztwa uznano, że przyczyną wypadku było nie włączenie przez załogę ogrzewania wlotów powietrza, przez co wskutek oblodzenia nastąpiło wyłączenie obu silników. Piloci zostali jednak oczyszczeni z zarzutów - mieli nie posiadać pełnej wiedzy o warunkach pogodowych w rejonie wypadku.

Polska jest jednym z niewielu krajów na świecie, a niemal wyjątkiem w świecie cywilizowanym, w którym dochodzi do wypadków lotniczych z udziałem najwyższych rangą przedstawicieli władz. Macedoński prezydent Boris Trajkowski zginął 26 lutego 2004 ok. 80 km na południe od Sarajewa w Bośni. Leciał wraz z sześcioma członkami delegacji oraz 2 członkami załogi samolotem turbośmigłowym Beechcraft Super King Air 200 na konferencję w Mostarze. Z uczestnictwa w tej samej konferencji zrezygnował Fatos Nano, premier Albanii, zmuszony do pozostania w Tiranie *przez grubą pokrywę chmur i grube warstwy mgły*. Katastrofa samolotu Trajkowskiego była bodaj jedynym przypadkiem tej rangi w Europie i w krajach o zaawansowanej kulturze technicznej... Nieco inny przypadek miał miejsce w 1994 w Rwandzie, kiedy w wyniku katastrofy lotniczej zginęli prezydenci Rwandy, Juvénal Habyarimana oraz prezydent Burundi, Cyprien Ntaryamira. Przewożący ich Falcon 50 został jednak zestrzelony przez bojówki opozycji.

Okoliczności katastrofy przypominają zdarzenie sprzed ponad 2 lat, gdy pod Miroslawcem rozbił się samolot transportowy CASA C-295M ([Drugie podejście](#)). Zginęło wówczas wielu ważnych dowódców z Sił Powietrznych. Również wtedy pilot po raz kolejny podchodził do lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych rozbił się przed pasem, nie w jego osi. Lotnisko w Miroslawcu nie było wyposażone w sprawny ILS.

Samolot Tu-154M noszący numer burtowy 101 (dawny 837, nr ser. 90A-837) został wyprodukowany jeszcze w ZSRR, 29 czerwca 1990, a dostarczony 12 lipca 1990. Jego resurs techniczny określono na 30 tysięcy godzin spędzonych w powietrzu lub 25 lat służby. Dotychczasowy nalot maszyny to 5141 godzin. W czasie 20-letniej eksploatacji była ona trzykrotnie remontowana - ostatni remont główny został ukończony 21 grudnia 2009 ([Tu-154M poleciał do Samary](#)). Po nim samolot miał spędzić w powietrzu 7500 godzin. Do dnia 9 kwietnia 2010 wylatał blisko 138 godzin. Wszystkie obsługi bieżące były wykonywane zgodnie z obowiązującymi procedurami.

Ten sam samolot zawiózł premiera Donalda Tuska do Smoleńska na uroczystości w Katyniu 7 kwietnia 2010.



*Okolo południa znaleziono pierwszą czarną skrzynkę rozbitego Tu-154M Lux. Znajduje się ona w dobrym stanie*

Katastrofa miała miejsce o 8:56 czasu polskiego. Według wstępnych ustaleń, podczas podejścia do lądowania samolot lecąc nisko nad ziemią zahaczył o drzewa, a następnie rozbił się ok. 1,5 km od lotniska Smoleńsk-Sewierny, w rejonie Pieczerska, kilkadziesiąt metrów od osi pasa.

W katastrofie zginęło 96 osób, w tym 89 pasażerów i 7 członków załogi (w tym 3 stewardesy). Na razie nie ma oficjalnych informacji o składzie załogi. Listę pasażerów publikują popularne media. Ciała ofiar zostaną wkrótce przewiezione do Moskwy, gdzie będą identyfikowane.

Według wstępnych ustaleń, pierwotną przyczyną katastrofy była gęsta mgła zalegająca nad lotniskiem, która ograniczała widoczność. Informacje dotyczące okoliczności katastrofy są jednak sprzeczne. Rosyjska telewizja Wiesti-24 donosi, że do zderzenia samolotu z ziemią doszło podczas czwartej próby podejścia do lądowania, a inne media mówią tylko o jednej próbie. Serwis gazeta.ru, pisze, że kontrola ruchu lotniczego portu Smoleńsk-Sewierny sugerowała załogę Tu-154M skierowanie się na lotniskach zapasowe w Mińsku lub Moskwie. Mimo tego Polacy zdecydowali się na kontynuowanie lotu i lądowanie w Smoleńsku.

Lotnisko Smoleńsk-Sewierny to dawna baza Wojenno-Wozdusznych Sił ZSRR. W czasach zimnej wojny stacjonowały tu samoloty MiG-23 i Su-27 ze składu 401. i 871. pułków lotnictwa myśliwskiego. Następnie na lotnisku bazował 103. gwardyjski pułk lotnictwa transportowego wyposażony samoloty transportowe Il-76M/MD. W październiku 2009 jednostkę rozformowano. Obecnie lotnisko z pasem o długości 2,5 km służy do obsługi ruchu wojskowego, cywilnego i prób w locie prowadzonych przez ulokowane na jego obrzeżach Smoleńskie Zakłady Lotnicze (produkują m.in. SM-92T

Turbo-Finist). Obiekt nie dysponuje tak precyzyjnymi systemami nawigacyjnymi, jak lotniska cywilne, wykorzystywane do międzynarodowego ruchu lotniczego, w tym ILS.

Dochodzeniem w sprawie katastrofy kieruje osobiście Prokurator Generalny Rosji Jurij Czajka. Stwierdził on, że według posiadanej wiedzy, uznaje możliwość wystąpienia usterki technicznej za mało prawdopodobną - samolot przeszedł niedawno remont generalny i dysponował 5-letnią gwarancją. Doniesienia z kręgu osób badających przyczyny tragedii potwierdzają, że prezydencki samolot krążył nad lotniskiem, oceniając możliwości wylądowania, co jest niespotykane w lotnictwie cywilnym.



*Dogaszanie pożaru polskiego samolotu rządowego pod Smoleńskiem*

Katastrofa prezydenckiego Tu-154M jest drugim wypadkiem polskiego, rządowego statku powietrznego w ciągu ostatnich kilku lat. W grudniu 2003 pod Piasecznem spadł śmigłowiec Mi-8, przewożący premiera Leszka Millera. Nikt wówczas nie zginął. W toku prowadzonego śledztwa uznano, że przyczyną wypadku było nie włączenie przez załogę ogrzewania wlotów powietrza, przez co wskutek oblodzenia nastąpiło wyłączenie obu silników. Piloci zostali jednak oczyszczeni z zarzutów - mieli nie posiadać pełnej wiedzy o warunkach pogodowych w rejonie wypadku.

Polska jest jednym z niewielu krajów na świecie, a niemal wyjątkiem w świecie cywilizowanym, w którym dochodzi do wypadków lotniczych z udziałem najwyższych rangą przedstawicieli władz. Macedoński prezydent Boris Trajkowski zginął 26 lutego 2004 ok. 80 km na południe od Sarajewa w Bośni. Leciał wraz z sześcioma członkami delegacji oraz 2 członkami załogi samolotem turbośmigłowym Beechcraft Super King Air 200 na konferencję w Mostarze. Z uczestnictwa w tej samej konferencji zrezygnował Fatos Nano, premier Albanii, zmuszony do pozostania w Tiranie *przez grubą pokrywę chmur i grube warstwy mgły*. Katastrofa samolotu Trajkowskiego była bodaj jedynym przypadkiem tej rangi w Europie i w krajach o zaawansowanej kulturze technicznej... Nieco inny przypadek miał miejsce w 1994 w Rwandzie, kiedy w wyniku katastrofy lotniczej zginęli prezydenci Rwandy, Juvénal Habyarimana oraz prezydent Burundi, Cyprien Ntaryamira. Przewożący ich Falcon 50 został jednak zestrzelony przez

bojówki opozycji.

Okoliczności katastrofy przypominają zdarzenie sprzed ponad 2 lat, gdy pod Mirośławcem rozbił się samolot transportowy CASA C-295M ([Drugie podejście](#)). Zginęło wówczas wielu ważnych dowódców z Sił Powietrznych. Również wtedy pilot po raz kolejny podchodził do lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych rozbił się przed pasem, nie w jego osi. Lotnisko w Mirośławcu nie było wyposażone w sprawny ILS.

Samolot Tu-154M noszący numer burtowy 101 (dawny 837, nr ser. 90A-837) został wyprodukowany jeszcze w ZSRR, 29 czerwca 1990, a dostarczony 12 lipca 1990. Jego resurs techniczny określono na 30 tysięcy godzin spędzonych w powietrzu lub 25 lat służby. Dotychczasowy nalot maszyny to 5141 godzin. W czasie 20-letniej eksploatacji była ona trzykrotnie remontowana - ostatni remont główny został ukończony 21 grudnia 2009 ([Tu-154M poleciał do Samary](#)). Po nim samolot miał spędzić w powietrzu 7500 godzin. Do dnia 9 kwietnia 2010 wylatał blisko 138 godzin. Wszystkie obsługi bieżące były wykonywane zgodnie z obowiązującymi procedurami.

Ten sam samolot zawiózł premiera Donalda Tuska do Smoleńska na uroczystości w Katyniu 7 kwietnia 2010.

#### Powiązane wiadomości

[Katastrofa Tu-154M pod Smoleńskiem \(2010-04-10\)](#)

[Drugie podejście \(2008-01-24\)](#)

[Tu-154M poleciał do Samary \(2009-05-24\)](#)

[Komisarz z PiS odchodzi z MON \(2008-01-11\)](#)

[Samoloty dla VIP bez przetargu? \(2008-12-08\)](#)

[Tu-154M w Japonii \(2008-12-04\)](#)

[Rozgrywki wokół samolotów dla VIP \(2008-12-19\)](#)

[Samoloty dla VIP bez przetargu? \(2008-12-08\)](#)

[Karmienie nowotworu \(2009-02-05\)](#)

[Embraery bez przetargu \(2009-05-14\)](#)

[Samoloty dla VIP bez przetargu? \(2008-12-08\)](#)

[MON finansuje amerykańską spółkę \(2008-12-22\)](#)