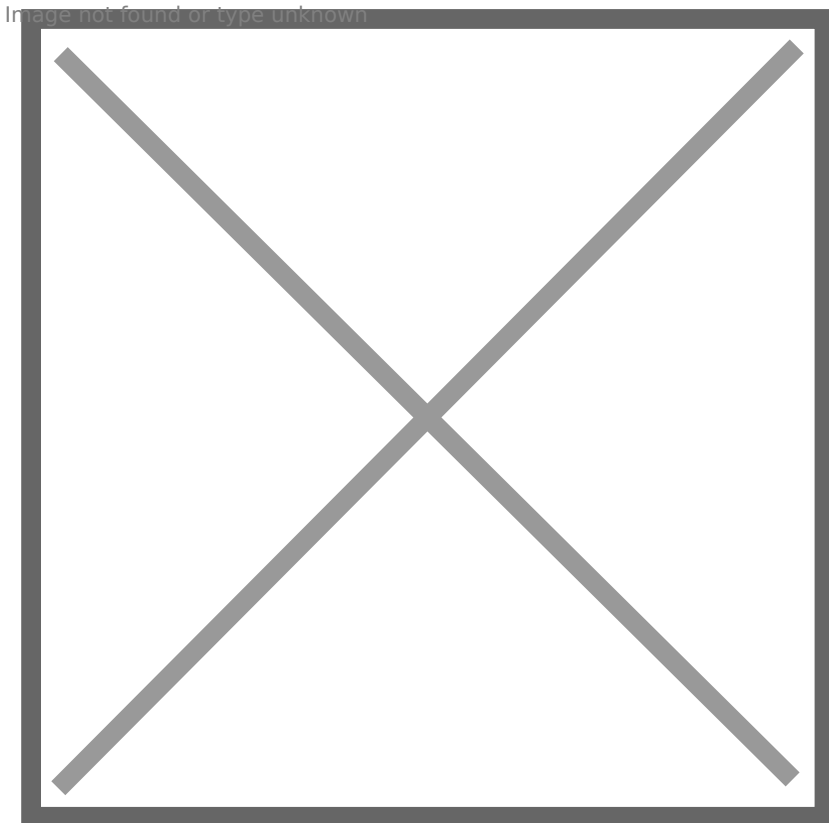


## 18 sekund

#Lotnictwo wojskowe 19 maja 2010

**Konferencja Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK), dotycząca katastrofy prezydenckiego Tu-154M, ujawniła, że na 18 s przed uderzeniem o pierwszą przeszkodę system TAWS ostrzegł załogę o zbyt niskim locie. Wykluczono zamach, pożar i awarię techniczną.**



Na podstawie dotychczasowych ustaleń stwierdzono, że wylot nastąpiło o 7.27 czasu polskiego. W trakcie lotu załoga otrzymała informację o pogarszającej się pogodzie. Według członka komisji, Aleksiego Morozowa, kontrolerzy poinformowali pilotów, że widoczność pozioma wynosi 400 m, a pionowa 50 m i *nie ma możliwości lądowania*. Załoga polskiego Jaka-40 twierdziła w korespondencji z Tu-154M, że widoczność

pozioma wynosi jedynie 200 m.

Kontrolerzy mieli również informować polskich pilotów o lotniskach zapasowych.

Mimo tego załoga Tu-154M zdecydowała się na próbę lądowania. Strona rosyjska potwierdziła pierwotną wersję, że piloci kilka razy podchodzili do płyty lotniska. *Po wykonaniu 3 zwrotów wieża powiedziała, że należy podjąć kolejną próbę*, powiedział Morozow.

Było to dokładnie 18 sekund przed zderzeniem z pierwszą przeszkodą, wysoki drzewem. Równocześnie system TAWS wydał pierwszy komunikat, nakazujący natychmiastowe rozpoczęcie wznoszenia.

W samolocie był wówczas włączony autopilot. Został częściowo wyłączony dopiero 5 sekund przed zderzeniem i całkowicie - już po zderzeniu z pierwszą przeszkodą.

Od momentu zderzenia z drzewem, do zderzenia z ziemią minęło jedynie 6 sekund (zobacz: [Ostatni kilometr](#)). Katastrofa nastąpiła o 8.41 czasu polskiego.

Przewodnicząca MAK, Tatiana Anodina, stwierdziła, że dotychczasowe dochodzenie wykluczyło, iż przyczyną katastrofy był zamach terrorystyczny. Edmund Klich, akredytowany przedstawiciel Polski przy komisji wyjaśnił kilka dni temu, że nie zaobserwowano klasycznych śladów zamachu, w postaci resztek materiałów wybuchowych czy specyficznego rozmieszczenia szczątków samolotu.

Anodina wykluczyła również pożar i awarię techniczną - silniki pracowały do momentu zderzenia, funkcjonował również system TAWS. Pytany o to wcześniej Edmund Klich powiedział, że zapisy z rejestratorów lotu pokazywały normalną pracę systemów pokładowych.

Rosjanie wykluczyli również błędy w komunikacji z kontrolerami. Prowadzono rozmowę po rosyjsku, zgodnie z obowiązującymi procedurami. Zasugerowano, że samolot leciał w jarze przed lotniskiem, co mogło zmylić pilota.

Stwierdzono jednocześnie, że w momencie podchodzenia do lądowania, drzwi kabiny były otwarte. Rejestratory zapisały głos dwóch osób, nie wchodzących w skład załogi. Odwiedziły one pilotów na kilkanaście (16-20) minut przed katastrofą. Według nieoficjalnych informacji, jedną z nich był gen. broni Andrzej Błasik.

Mimo ponad miesiąca od tragedii, śledczy nie przedstawili jednak hipotez, dotyczących najbardziej prawdopodobnych przyczyn wypadku. Do tej pory nie ujawniono, jak pilot zareagował na ostrzeżenia kontrolerów i systemu TAWS, ewentualnie dlaczego nie podjął odpowiednich kroków.

Nie podano również informacji o wysokości lotu w czasie, kiedy Tu-154M znajdował się w rejonie lotniska. Nie podano także kluczowej informacji, o wielkości ciśnienia atmosferycznego w rejonie lotniska. O ile można uznać za bardzo mało prawdopodobne, by kontrolerzy informowali załogę o ciśnieniu, po przeliczeniu na wysokość morza, nie można wykluczyć złych, np. nieaktualnych wskazań, przy czym niewielka różnica w wysokości słupka rtęci skutkuje nawet kilkudziesięciometrowym błędem w wysokości.

Scenariusz, przedstawiony przez członków MAK pokrywa się z pierwszymi informacjami strony rosyjskiej, ogłoszonymi zaraz po katastrofie.

Tatiana Anodina stwierdziła, że międzynarodowa komisja musi ustalić nie tylko techniczne, ale też systemowe przyczyny tej tragedii. Edmund Klich zapewnił, że przedstawiciele strony polskiej mają pełny wgląd w prace komisji. Dodał jednak, że występują pewne opóźnienia w przepływie informacji, wynikające z wymogów

tajemnicy państwowej - Tu-154M był samolotem wojskowym, podobnie jak lotnisko.

Na podstawie dotychczasowych ustaleń stwierdzono, że wylot nastąpiło o 7.27 czasu polskiego. W trakcie lotu załoga otrzymała informację o pogarszającej się pogodzie. Według członka komisji, Aleksego Morozowa, kontrolerzy poinformowali pilotów, że widoczność pozioma wynosi 400 m, a pionowa 50 m i *nie ma możliwości lądowania*. Załoga polskiego Jaka-40 twierdziła w korespondencji z Tu-154M, że widoczność pozioma wynosi jedynie 200 m.

Kontrolerzy mieli również informować polskich pilotów o lotniskach zapasowych.

Mimo tego załoga Tu-154M zdecydowała się na próbę lądowania. Strona rosyjska potwierdziła pierwotną wersję, że piloci kilka razy podchodzili do płyty lotniska. *Po wykonaniu 3 zwrotów wieża powiedziała, że należy podjąć kolejną próbę*, powiedział Morozow.

Było to dokładnie 18 sekund przed zderzeniem z pierwszą przeszkodą, wysoki drzewem. Równocześnie system TAWS wydał pierwszy komunikat, nakazujący natychmiastowe rozpoczęcie wznoszenia.

W samolocie był wówczas włączony autopilot. Został częściowo wyłączony dopiero 5 sekund przed zderzeniem i całkowicie - już po zderzeniu z pierwszą przeszkodą.

Od momentu zderzenia z drzewem, do zderzenia z ziemią minęło jedynie 6 sekund (zobacz: [Ostatni kilometr](#)). Katastrofa nastąpiła o 8.41 czasu polskiego.

Przewodnicząca MAK, Tatiana Anodina, stwierdziła, że dotychczasowe dochodzenie wykluczyło, iż przyczyną katastrofy był zamach terrorystyczny. Edmund Klich, akredytowany przedstawiciel Polski przy komisji wyjaśnił kilka dni temu, że nie zaobserwowano klasycznych śladów zamachu, w postaci resztek materiałów wybuchowych czy specyficznego rozmieszczenia szczątków samolotu.

Anodina wykluczyła również pożar i awarię techniczną - silniki pracowały do momentu zderzenia, funkcjonował również system TAWS. Pytany o to wcześniej Edmund Klich powiedział, że zapisy z rejestratorów lotu pokazywały normalną pracę systemów pokładowych.

Rosjanie wykluczyli również błędy w komunikacji z kontrolerami. Prowadzono rozmowę po rosyjsku, zgodnie z obowiązującymi procedurami. Zasugerowano, że samolot leciał w jarze przed lotniskiem, co mogło zmylić pilota.

Stwierdzono jednocześnie, że w momencie podchodzenia do lądowania, drzwi kabiny były otwarte. Rejestratory zapisały głos dwóch osób, nie wchodzących w skład załogi. Odwiedziły one pilotów na kilkanaście (16-20) minut przed katastrofą. Według

nieoficjalnych informacji, jedną z nich był gen. broni Andrzej Błasik.

Mimo ponad miesiąca od tragedii, śledczy nie przedstawili jednak hipotez, dotyczących najbardziej prawdopodobnych przyczyn wypadku. Do tej pory nie ujawniono, jak pilot zareagował na ostrzeżenia kontrolerów i systemu TAWS, ewentualnie dlaczego nie podjął odpowiednich kroków.

Nie podano również informacji o wysokości lotu w czasie, kiedy Tu-154M znajdował się w rejonie lotniska. Nie podano także kluczowej informacji, o wielkości ciśnienia atmosferycznego w rejonie lotniska. O ile można uznać za bardzo mało prawdopodobne, by kontrolerzy informowali załogę o ciśnieniu, po przeliczeniu na wysokość morza, nie można wykluczyć złych, np. nieaktualnych wskazań, przy czym niewielka różnica w wysokości słupka rtęci skutkuje nawet kilkudziesięciometrowym błędem w wysokości.

Scenariusz, przedstawiony przez członków MAK pokrywa się z pierwszymi informacjami strony rosyjskiej, ogłoszonymi zaraz po katastrofie.

Tatiana Anodina stwierdziła, że międzynarodowa komisja musi ustalić nie tylko techniczne, ale też systemowe przyczyny tej tragedii. Edmund Klich zapewnił, że przedstawiciele strony polskiej mają pełny wgląd w prace komisji. Dodał jednak, że występują pewne opóźnienia w przepływie informacji, wynikające z wymogów tajemnicy państwowej - Tu-154M był samolotem wojskowym, podobnie jak lotnisko.

Powiązane wiadomości

[18 sekund \(2010-05-19\)](#)

[Ostatni kilometr \(2010-04-14\)](#)