

Wstępny raport w sprawie lotu MH17

#Lotnictwo wojskowe 9 września 2014

OVV opublikowała wstępny raport dotyczący przyczyn katastrofy malezyjskiego Boeinga 777-200ER (lot MH17).

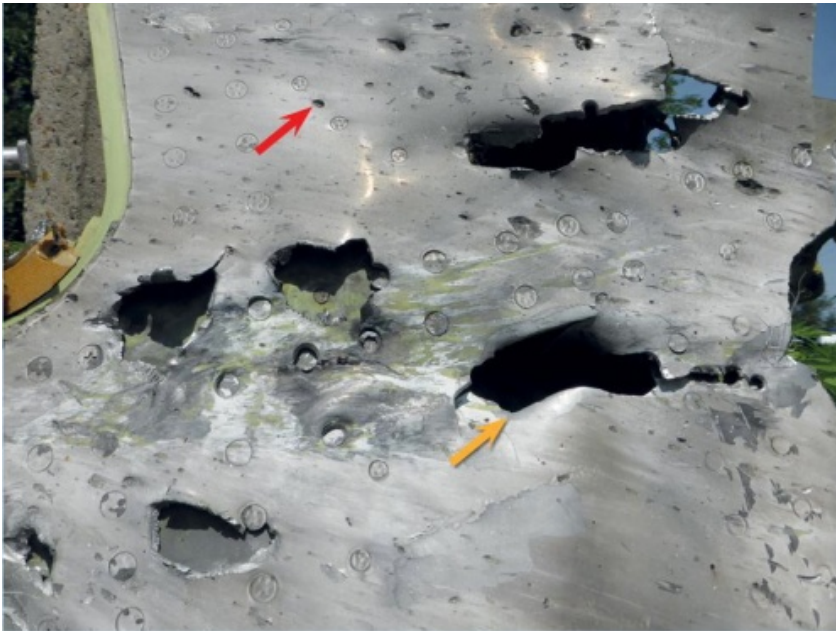


Szcątki malezyjskiego Boeinga zostały rozrzucone na obszarze ok. 50 km²

Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV, holenderska Rada Śledcza Bezpieczeństwa) opublikowała dzisiaj wstępny raport, dotyczący przyczyn katastrofy malezyjskiego Boeinga 777-200ER (lot MH17). Samolot rozbił się na Ukrainie 17 lipca br. ([Boeing 777 rozbił się na Ukrainie](#), 2014-07-17).

Boeing 777-200ER (lot MH17) wystartował z Amsterdamu 17 lipca o 10:31 UTC (12:31 czasu polskiego). Na jego pokładzie znajdowało się 283 pasażerów i 11 członków załogi. O 12:53 UTC samolot znalazł się w FIR Dniepropietrowsk, lecąc na FL330 (10 058 m), czyli powyżej zamkniętej przestrzeni powietrznej.

Załogę samolotu stanowili doświadczeni kapitanowie, z nalotem powyżej 10 tys. h (w tym ponad 7 tys. h na Boeingu 777). Pierwsi oficerowie legitymowali się nalotem ponad 3 tys. h (w tym ponad 200 na typie). Wszyscy piloci mieli ważne licencje i odpowiedni stan zdrowia.



Część pokrycia przedniej części kadłuba, z wieloma otworami powstałymi wskutek działania wielu obiektów o dużej energii

Samolot został wyprodukowany w 1997. Przegląd naprawczy (typu D, wykonywany co 8 lat) został przeprowadzony 16 listopada 2013. Natomiast przegląd obsługowy (typ A, co 550 h), przeprowadzono 16 kwietnia 2014. Zgodnie z dostępną dokumentacją malezyjski Boeing 777-200ER był w stanie zdatnym do lotu, bez usterek technicznych.

Według raportu stacje radiolokacyjne służb kontroli ruchu lotniczego FR i Ukrainy prawidłowo zidentyfikowały samolot jako cywilny statek powietrzny, wykonujący regularny rejs, zgodnie z poleceniami służb kontroli ruchu lotniczego, poruszając się wyznaczoną trasą na wyznaczonej wysokości. Zarejestrowane dane wykazują, że o 13:19:53 UTC malezyjski Boeing znajdował się o 6,7 km na północ od osi drogi lotniczej L980, zakręcając w lewo. Wówczas kontrola ruchu lotniczego nakazała załodze zmianę trasy do punktu zwrotnego RND z powodu uniknięcia kolizji z innymi samolotami. Piloci potwierdzili wykonanie polecenia o 13:19:56 UTC. 4 s później kontroler wydał zgodę na lot do punktu TIKNA po minięciu RND, jednak nie uzyskał odpowiedzi od załogi MH17. Po utracie łączności kontrolerzy ukraińscy próbowali ją nawiązać ponownie, aż do 13:35:50 UTC.



Miejsce upadku na ziemię środkowej i tylnej części samolotu. Widoczne są elementy silników (1), skrzydeł (2) i podwozia głównego (3)

W dn. 19 i 21 lipca inspektorzy ukraińskiego Narodowego Biura ds. Badania Wypadków Lotniczych odwiedzili miejsce katastrofy i dokonali jego oględzin. Wykonane tam zdjęcia zostały przekazane OVV. Analogiczne materiały dostarczyła także komisja malezyjska.

Z miejsca katastrofy odzyskano rejestrator rozmów w kabinie załogi (CVR). Zapisane na nim dane są identyczne z rozmowami zarejestrowanymi przez służby kontroli ruchu lotniczego. Rozmowy pomiędzy pilotami nie wskazują, aby w kabinie wydarzyło się coś niezwykłego. Nie słychać też żadnych ostrzeżeń czy alarmów dźwiękowych.

Rejestratory parametrów lotu (FDR) zostały dostarczone malezyjskim śledczym 21 lipca, przez przedstawicieli grup zbrojnych, kontrolujących rejon Doniecka. Następnie przetransportowano je do Charkowa, w obecności Holendrów i Malezyjczyków, gdzie trafiły do rąk międzynarodowego zespołu zajmującego się katastrofą. Analiza danych zarejestrowanych przez FDR została wykonana w laboratorium w Farnborough w W. Brytanii. Nie wykryto żadnych śladów wskazujących na próbę uszkodzenia lub zmiany treści danych. Wszystkie parametry pracy zespołu napędowego są zgodne z normalnym przebiegiem lotu. Zapisy FDR i CVR kończą się nagle, o 13:20:03 UTC.



Tylna część kadłuba, z widocznymi znakami rejestracyjnymi / Zdjęcia: OVV

Większe i mniejsze elementy malezyjskiego Boeinga zostały rozrzucone na obszarze ok. 50 km² pomiędzy miejscowościami Rozsypne i Hrabowe na wschodniej Ukrainie. Duże fragmenty przedniej części kadłuba znaleziono w okolicy Rozsypnego, 2,3 km na wschód od ostatniej pozycji samolotu zarejestrowanej przez FDR. Szczątki kabiny załogi mają wiele małych otworów i wgnieceń. Zespół śledczy nie miał możliwości dokładnego zanalizowania tych obiektów, jednak zdjęcia wskazują, że otwory i wgniecenia powstały wskutek zewnętrznego działania wielu obiektów o dużej energii.

Najwięcej fragmentów znaleziono nieopodal Hrabowego, 8,5 km od ostatniej pozycji samolotu. Były to elementy skrzydeł, silniki, podwozie główne i część kadłuba, które spłonęły po uderzeniu w ziemię. W tym samym rejonie znaleziono też fragmenty tylnej części kadłuba i usterzenia.

Rozmieszczenie fragmentów samolotu na dużej powierzchni dowodzi, że rozpadł się on w powietrzu. Po odpadnięciu przedniej części kadłuba, pozostałe fragmenty kontynuowały lot po trajektorii balistycznej, do zderzenia z ziemią. Schemat zniszczenia przedniej części kadłuba i kabiny załogi nie wskazuje, że mogło ono nastąpić w wyniku awarii samolotu, zespołu napędowego, czy instalacji pokładowych.

Powiązane wiadomości

[Wstępny raport w sprawie lotu MH17 \(2014-09-09\)](#)

[Boeing 777 rozbił się na Ukrainie \(2014-07-17\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o