

20. stycznia. 2012 r.

Prokurator Generalny RP.

Pan Seremet

Warszawa

Dotyczy: Katastrofy Prezydenckiego samolotu pod Smoleńskiem.

Z uwagi na brak zainteresowania ze strony Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie prowadzącej śledztwo w sprawie katastrofy Prezydenckiego samolotu do moich uwag zawartych w piśmie z dnia 13.stycznia.2011 roku ośmielam się, zwrócić do Prokuratora Generalnego z dalszym ciągiem wyjaśnienia przebiegu i przyczyny tej katastrofy z jednoczesną prośbą, o fachową analizę tego co przedstawiam z chwilą nawiązania kontaktu załogi Tupolewa ze stacją radarową wojskowego lotniska w Smoleńsku, a zapisem podejścia samolotu do lądowania ujawnionym szerokiej publiczności.

Na wstępie w wyjaśnieniu fachowego pojęcia słowa - podejście na wysokość decyzyjną oznacza, wysokość nadlatującego statku powietrznego od strony innej jak nalot tego statku od strony kursu względem drogi lądowania lub zachowanie bezpieczeństwa w promieniu tego lotniska. Z zapisu wynika iż, Tu-154 M 101 nadlatywał kursem wprost na drogę lądowania i nie istniała żadna przeszkoda aby samolot z powodu bezpieczeństwa miał nakaz zejścia na wysokość decyzyjną. Załoga otrzymała informację o zalegającej mgłę na lotnisku. Dowódca Tupolewa podjął decyzję o lądowaniu, wskazuje na to pozytywna odpowiedź "tak" na pytanie kontrolera, czy lądowali na wojskowym lotnisku. Po otrzymaniu dokładnych danych ścieżki schodzenia, co oznacza zgodę na wykonanie lądowania (nie mając tych danych nie można bezpiecznie wykonać manewru lądowania), załoga Tu- 154 wszczęła procedurę lądowania. W tej procedurze znajdują się dane : wysokość, odległość od progu drogi lądowania, prędkość podchodzenia, prędkość opadania statku oraz jego masa. Utrzymywanie statku powietrznego na kursie oraz ścieżce schodzenia to współpraca załogi statku powietrznego oraz kontrolera lotów na lotnisku. Zapis pokazuje, że zanim rozpoczęła się procedura podchodzenia do lądowania samolot gwałtownie obniżył swój lot o około 300 metrów. Jest to spowodowane tym, że jego wysokość względem otrzymanej odległości od progu lądowania jest wyższa i należało ją skorygować z prędkością nalotu, prędkością opadania i jego masą. Po włożeniu danych

do komputera pokładowego, komputer przejął manewr podchodzenia do lądowania. Samo lądowanie przejmował człowiek. Rolą kontrolera lotu było aby samolot nie wyszedł z korytarza podchodzenia do lądowania. Z zapisu lotu wynika, iż statek powietrzny był na właściwej ścieżce. W takiej procedurze podchodzenia do lądowania mgła nie miała znaczenia. Komputer sprowadzał statek powietrzny do progu lądowania w rozumieniu prawa analitycznej geometrii. Na wysokości 20 metrów załoga powinna zauważyć początek pasa lotniska a następnie próg drogi lądowania.

Dlaczego nie doszło do lądowania w wyniku tej procedury? Przyczyna jest banalna. Niewłaściwa odległość od progu lądowania, co zauważyła załoga. Trafienie w masywne drzewo brzoza i jego ścięcie nie oznaczało jeszcze katastrofy. Z lekkim uszkodzeniem skrzydła samolot mógł wyjść z tej kolizji. Wysokość 20 metrów przy pełnym ciągu silników bezpiecznie wyprowadza tego typu samolot w przestrzeń. Przyczyną katastrofy było to, że wierzchołek ściętej brzozy zadziałał jak ostrze, które rozpruło dolną część powierzchni skrzydła. Przecięcie powierzchni skrzydła w jego części poprzecznej przy oporze powietrza od dołu spowodowało, że część ta została wygięta w przeciwną stronę, to znaczy do góry, powodując obrót samolotu w osi i położenie kadłuba na "plecy" doprowadzając do katastrofy.

Czy błędne informacje ze strony kontrolera lotów lub błąd załogi miał bezpośredni wpływ na katastrofę? Według mnie nie. Kapitan podjął w ostatniej chwili właściwą decyzję, decyzję która była jeszcze bezpieczna aby przerwać lądowanie. Niestety była brzoza. Natomiast mam wątpliwości co do prawidłowych podanych wartości ciśnienia barometrycznego na płycie lotniska. Od tej wartości zaczyna się obliczanie analitycznej geometrii automatycznego podchodzenia do lądowania. W takim typie lądowania tylko wysokościomierz barometryczny ma zastosowanie. Inne choćby co chwilę się włączały nie spełniają swojego zadania. I tutaj może być pośrednia wina tego który podał niewłaściwą wartość załodze Tupolewa albo tego z członków załogi, który błędnie zrozumiał informację i od tej wartości wprowadził błędne dane do komputera. To co opisuję nie jest teorią lecz realnym działaniem człowieka i następstw nieprzewidzianych sytuacji jakże zawsze mają w naszym życiu codziennym.

Co ponadto, to wymysł ludzki.

Z p o w a ż a n i e m
Jerzy Zygmunt Żelichowski