

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

GABINET WARSZĄTKA SENATU

wpłynęło dn. 9.12.13.
nr 5608 podpis. Borusewicz

G. J. Cichostka
Biura Prac Senackich
Wpłynęło nr 10.12.13
nr 10080 podpis *[Signature]*

Warszawa 05.12.2013 r.

ZKS-4813-2(3)/13

Szanowny Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu

Dot. Oświadczenia złożonego przez senatorów Grzegorza Wojciechowskiego, Krzysztofa Słonia, Przemysława Błaszczyka, Zdzisława Pupe, Wojciecha Skurkiewicza, Bogdana Pęka, Dorotę Chudowską, Mieczysława Gila, Andrzeja Pajęka, Jana Marię Jackowskiego, Waldemara Kraskę, Roberta Mamętowa, Janinę Sagatowską i Marka Martynowskiego na 40 posiedzeniu Senatu w dniu 3 października 2013 r.

Szanowny Panie Marszałku

W odniesieniu do oświadczenia złożonego przez Senatorów skierowanego do Macieja Laska, Przewodniczącego Zespołu do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy lotniczej z dnia 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem na 40 posiedzeniu Senatu z dnia 3 października 2013 r. Zespół pragnie przekazać odpowiedzi na zadane w w/w oświadczeniu pytania:

Ad 1. Oderwaniu uległ duży fragment (około 6 metrów) lewego skrzydła wraz z lotką.

Ad 2. Samolot wznosił się.

Ad 3. Rozpiętość samolotu przed wypadkiem wynosiła 37,55 metrów. Po zderzeniu z brzozą i utratą końcówki lewego skrzydła rozpiętość ta wynosiła ok. 30 metrów.

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

Ad 4. Samolot po zderzeniu z brzozą nadal przez chwilę się wznosił. Obrót został zainicjowany zderzeniem z brzozą lewej końcówki skrzydła, jednak nie rozpoczął się natychmiast. W momencie obrotu samolotu wysokość lotu umożliwiała taką konfigurację samolotu.

Ad 5. Zachowanie samolotu odtworzono na podstawie zapisów rejestratora lotu oraz śladów na ziemi.

Ad 6. Odpowiedź na to pytanie jest zbieżna z odpowiedzią na pytanie 4.

Ad 7. Odpowiedź na to pytanie jest tożsama z odpowiedzią udzieloną na pytanie 5.

Ad 8. Wysokość wg radiowysokościomierza wynosiła 9,4 metra, pochylenie 3,8 stopnia. Dane te zostały odczytane na podstawie zapisów rejestrów parametrów lotu zainstalowanych na pokładzie samolotu.

Ad 9. Nad BRL prędkość przyrządowa wynosiła 274 km/h, w momencie zderzenia z ziemią 260 km/h (parametr wyliczony).

Ad 10. Wysokość wg radiowysokościomierza wynosiła 6,2 metra.

Ad 11. Po utracie około 6 metrów skrzydła wraz z lotką nie było możliwe skorygowanie niezrównoważonej siły nośnej, wytwarzanej przez skrzydła. Zapoczątkowało to obrót samolotu w lewo względem osi podłużnej samolotu.

Ad 12. Samolot znajdował się na wysokości radiowej 6,2 metra. Odległość podwozia od ziemi nie jest rejestrowana przez urządzenia pokładowe.

Ad 13. Parametry pracy silników rejestrowane były przez rejestratory pokładowe. Obroty silnika nr 1 wynosiły 68,1%, nr 2 61,9%, nr 3 68,6%. Ostatnie zapisane wartości obrotów silnika wynosiły: nr 1 84,8%, nr 2 83,5%, nr 3 83,8%.

Ad 14. Silniki zakończyły pracę po zderzeniu samolotu z terenem.

Ad 15. W momencie zderzenia z brzozą kąt pochylenia wynosił 12,8 stopnia, kąt przechylenia wynosił – 2,5 stopnia. Prędkość przyrządowa samolotu wynosiła 269 km/h, samolot wznosił się.

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

Ad 16. Podczas przelotu nad linią energetyczną pochylenie samolotu wynosiło 16,8 stopnia, przechylenie -35 stopnia, wysokość przycięcia przeszkód terenowych wynosiła 7 metrów.

Ad 17. Linia energetyczna znajdowała się 777 metrów od progu pasa. Brzoza 855 metrów od progu pasa.

Ad 18. Dane te znajdują się w tabeli nr 2, na stronie 4/14 załącznika 4.7 do Protokołu z badania wypadku, który został udostępniony opinii publicznej poprzez opublikowanie go na stronach internetowych.

Ad 19. Samolot zderzył się z ziemią przy przechyleniu około -150 stopni, pochyleniu – 6 stopni.

Ad 20. Parametry te znajdują się w tabeli nr 1, na stronie 2/14 załącznika 4.7 do Protokołu z badania wypadku.

Ad 21. Rozrzut części po zderzeniu z ziemią nastąpił na powierzchni o długości około 130 metrów i szerokości około 60 metrów.

Ad 22. Dokładny opis tego procesu znajduje się na stronie 13/14 załącznika 4.7 do Protokołu z badania wypadku.

Ad 23. Dla masy 78 ton i kłap 36 prędkość podejścia powinna wynosić 280 km/h. Dla kłap 45 prędkość ta powinna wynosić 270 km/h.

Ad 24. Prędkość przyrządowa zmieniała się o wartości 277 km/h do wartości 260 km/h. Szczegółowe dane znajdują się w tabeli nr 1, na stronie 2/14 załącznika 4.7 do Protokołu z badania wypadku.

Ad 25. Dane te znajdują się w tabeli nr 2 na stronie 4/14 załącznika 4.7 do Protokołu z badania wypadku.

Ad 26. 17 600 kg.

Ad 27. 10 600 kg.

Z wyrazami szacunku

Przewodniczący Zespołu
Maciej Lasek
Maciej Lasek