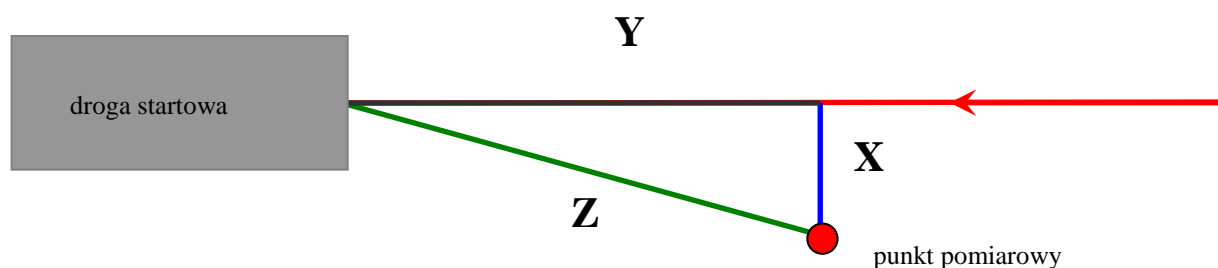


SCHEMAT MIEJSCA KATASTROFY

W dniach od 11.04.2010 r. do 13.04.2010 r. po wstępnych oględzinach miejsca katastrofy przystąpiono do określania położenia części samolotu Tu-154M nr 101, który uległ katastrofie podczas podejścia do lądowania na lotnisko SMOLEŃSK PÓŁNOCNY. Równocześnie identyfikowano przeszkody terenowe (drzewa), które zostały uszkodzone na torze lotu samolotu, wykonując pomiary wysokości i kąty ich przycięć oraz określono ich współrzędne geograficzne. W następnej kolejności dokonano pomiaru wysokości terenu, co w połączeniu ze zidentyfikowanymi przeszkodami terenowymi pozwoliło określić oraz wykreślić toru lotu samolotu od bliższej radiolatarni (BR) do miejsca katastrofy (upadku).

Pierwszy kontakt samolotu Tu-154M nr 101 z przeszkodą terenową nastąpił w odległości 1099 m od progu drogi startowej, 39 m w lewo od jej osi, 239 m n.p.m. Natomiast pierwszy kontakt z ziemią około 520 m od progu drogi startowej lotniska, 100 m w lewo od jej osi, 253 m n.p.m.

W trakcie pomiarów wykonano szczegółowy pomiar terenu w jego charakterystycznych miejscach oraz przeszkód terenowych i rozrzut podstawowych elementów statku powietrznego. W tabeli 1 przedstawiono: współrzędne geograficzne, odległość skośną (Z) i równoległą (Y), odchylenie (X) w stosunku do progu drogi startowej, wysokości przyciętych przeszkód terenowych (P), wysokość terenu (H – nad poziomem morza) punktów mierzonych. Rysunek 1 przedstawia graficzną identyfikację wykonanych pomiarów przeszkód terenowych, rozrzutu części. Ukształtowanie terenu ostatniego odcinka toru lotu zostało określone na podstawie dogłębnej analizy pomiarów własnych, materiałów uzyskanych z Wojskowego Centrum Geograficznego¹ i od strony rosyjskiej² oraz danych z programu Gogle Earth.



Rys 1. Graficzny schemat identyfikujący wykonane pomiary.

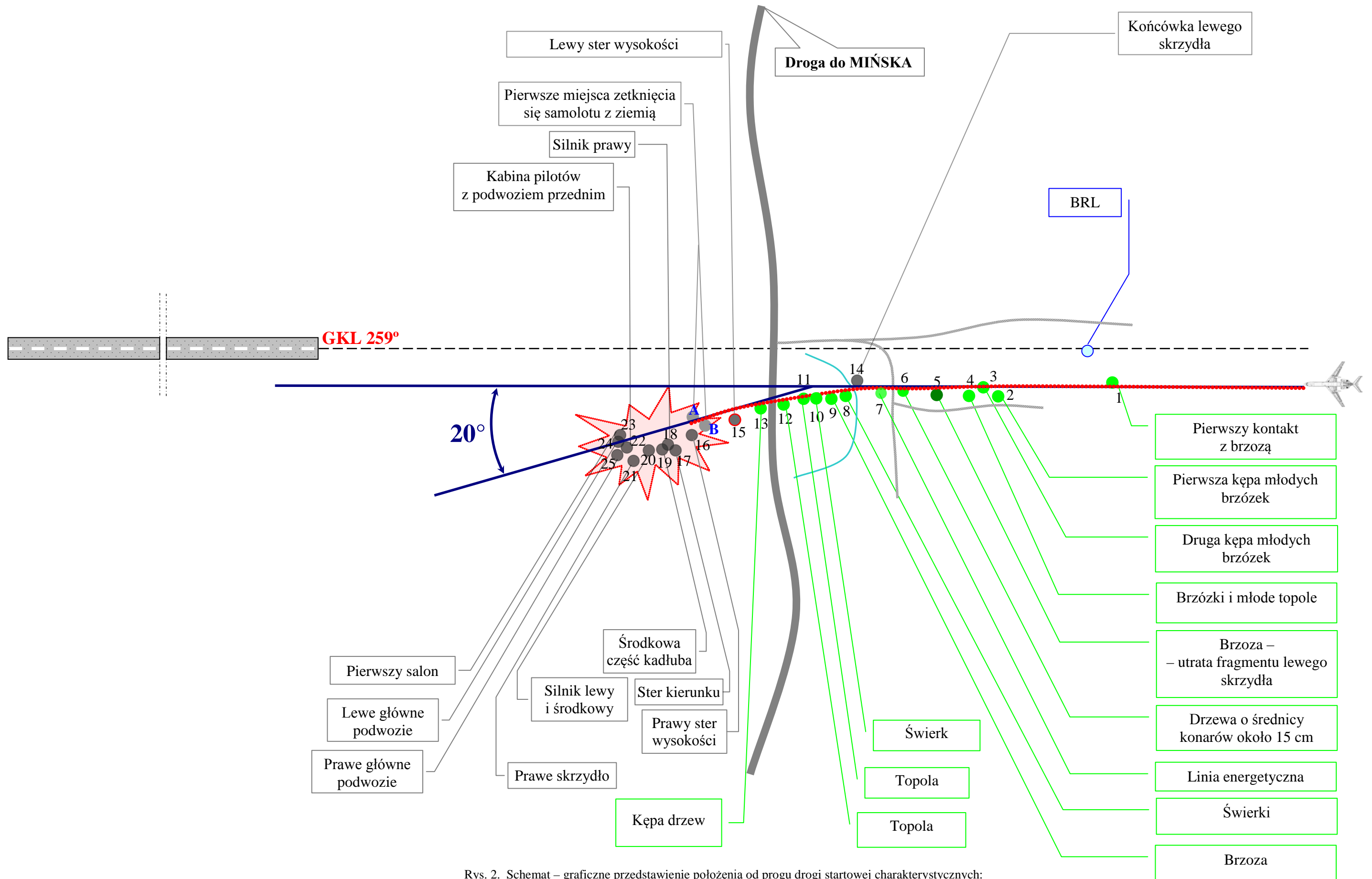
Rysunek nr 2 przedstawia schemat: rozrzutu części (punkty 14-25), usytuowania przeszkód terenowych (punkty 1-13) oraz miejsc kontaktu samolotu Tu-154M nr 101 z ziemią (punkty A i B)

¹ Pismo nr P2/Z-326/10 z dnia 10 sierpnia 2010 r. zaewidencjonowane w Dzienniku korespondencji „Z” zarejestrowane w RWD nr 5/71/Z-2

² Кроки места авиационного происшествия с самолетом Ту-154М б/н 101 в районе аэропорта Смоленск (Северный) 10.04.2010

Numer punktu	Punkt	N	E	H	Z	X	Y	P
-	-	stopnie	stopnie	metry	metry	metry	metry	metry
1	Pierwsza przycięta brzoza	54°49'31,21''	32°3'39,20''	239	1099	-39	1098	10
2	Pierwsza kępa młodych brzozek	54°49'30,34''	32°3'29,84''	246	932	-59	929	4
3	Druga kępa młodych brzozek	54°49'30,43''	32°3'29,11''	246	919	-54	917	4
4	Brzożki i młode topole	54°49'30,07''	32°3'28,09''	247	901	-64	899	4
5	Brzoza – utrata fragmentu lewego skrzydła	54°49'30,01''	32°3'25,51''	250	855	-63	853	5,1
6	Drzewa o średnicy konarów około 15 cm	54°49'30,13''	32°3'22,87''	253	808	-57	806	9
7	Linia energetyczna	54°49'30,01''	32°3'21,13''	253	777	-59	775	7
8	Świerki	54°49'29,77''	32°3'18,43''	254	729	-64	726	13
9	Brzoza	54°49'29,59''	32°3'17,29''	254	709	-68	706	13
10	Świerk	54°49'29,53''	32°3'16,27''	256	691	-71	687	8
11	Topola	54°49'29,53''	32°3'15,13''	257	671	-68	668	13
12	Topola	54°49'29,23''	32°3'13,39''	257	640	-76	635	13
13	Kępa drzew	54°49'28,99''	32°3'12,00''	255	616	-82	611	10
14	Fragment lewego skrzydła	54°49'30,49''	32°3'19,33''	251	745	-43	744	
15	Lewy ster wysokości	54°49'28,38''	32°3'08,80''	252	564	-96	556	
16	Końcówka steru wysokości	54°49'27,61''	32°3'06,12''	253	518	-119	504	
17	Statecznik poziomy i pionowy	54°49'26,89''	32°3'04,44''	253	493	-140	473	
18	Silnik nr 3 (prawy)	54°49'27,07''	32°3'04,02''	252	485	-134	466	
19	Salon pasażerski	54°49'26,83''	32°3'03,48''	252	477	-141	456	
20	Silnik nr 1 (lewy) i nr 2 (środkowy)	54°49'26,83''	32°3'02,40''	253	458	-140	436	
21	Prawe skrzydło	54°49'26,41''	32°3'00,90''	253	437	-153	409	
22	Kabina załogi z przednią golenią	54°49'26,89''	32°3'00,60''	253	427	-136	405	
23	Pierwszy salon	54°49'26,89''	32°2'59,96''	251	416	-135	393	
24	Lewe podwozie	54°49'27,01''	32°2'59,96''	253	414	-129	393	
25	Prawe podwozie	54°49'26,47''	32°2'59,78''	253	417	-148	390	
A	Ślad na ziemi lewego skrzydła	54°49'28,51''	32°3'06,36''	253	518	-93	510	
B	Ślad na ziemi lewego steru wysokości i steru kierunku	54°49'28,09''	32°3'07,26''	253	535	-105	525	

Tab. 1. Współrzędne pomierzonych punktów i ich odległości od progu drogi startowej.



Rys. 2. Schemat – graficzne przedstawienie położenia od progu drogi startowej charakterystycznych:
 a) przeszkód terenowych (punkty 1-13);
 b) miejsc kontaktu z ziemią (punkty A i B);
 c) rozrzutu części samolotu (punkty 14-25).