



Velichovský zpravodaj

5/2005

Zákaz pálení suchých rostlinných materiálů

Zastupitelstvo obce na svém zasedání, které se konalo 9. listopadu, rozhodlo vydat nařízení, ve kterém se zakazuje v obci Velichovky (neplatí pro Hustířany) pálit zelené nebo suché rostlinné materiály. Jedná se zejména o pálení listů, trávy, zbytků květin apod. K uložení tohoto odpadu slouží kompostárna, která je vybudována za obcí Velichovky, směrem na Nouzov. Toto nařízení vstoupí v platnost 25.11.2005. Úplné znění je zveřejněno na úřední desce a lze do něj nahlédnout i v kanceláři obecního úřadu. Do kompostárny je v současné době přístup volný. Jakmile dojde k oplocení a uzavření těchto prostorů, bude stanovena provozní doba, kdy bude možno biologicky rozložitelný odpad zde uložit. O provozní době budete včas informováni prostřednictvím místního rozhlasu a také našeho zpravodaje.

Ukončení skládky

Upozorňujeme Vás, že je zakázáno vyvážet travní odpad na skládku do lomu (nad Petirovým rybníčkem). Tato skládka již byla ukončena. Plocha skládky již byla urovnána a v současné době je již připravena k osázení lesními stromky (dub, buk). Sazení stromků se bude provádět na jaře příštího roku. Travní odpad je možné nyní ukládat na kompostárnu.

Humanitární sbírka

Stalo se již v naší obci tradicí, že je v tomto čase ve spolupráci s Diakonií Broumov u nás pořádána humanitární sbírka, o které jste již byli informováni v minulých dnech formou letáků. Ještě jednou připomínáme, že staré oblečení, lůžkoviny, přikrývky, školní potřeby atd. můžete odevzdat:

ve Velichovkách (stará garáž) – středa 16.11. mezi 14,30-16,30 hodinou

čtvrtek 17.11. mezi 13,30 – 16,30 hodinou

a pondělí 21.11. mezi 14,30-16,30 hodinou

v Hustířanech (hostinec U potůčku) - čtvrtek 17.11. mezi 16.00 – 18.00 hodinou

a neděle 20.11. mezi 16,00 – 18,00 hodinou

Likvidace elektronických zařízení

Od 1. srpna 2005 vešla v platnost novelizace zákona o likvidaci odpadů. Podle tohoto zákona jsou náklady na likvidaci elektronických zařízení započítány již do prodejní ceny. Likvidace tohoto odpadu pak bude zdarma, ale pouze v tom případě, že elektrický spotřebič bude kompletní, to znamená včetně přívodního kabelu. V případě, že výrobek nebude odevzdán kompletní, jedná se pak o likvidaci nebezpečného odpadu, která je prováděna za úplatu. Sběr těchto zařízení bude obec provádět pravděpodobně vždy při sběru nebezpečného odpadu. Pokud by došlo k nějaké změně, budete o ní včas informováni.

Výstavba kanalizace a čistírny odpadních vod

Jak jste si již mohli povšimnout, v Hustířanech nastal čilý stavební ruch. Firma Stavoka Kosice zde provádí dle smlouvy výstavbu kanalizace a čistírny odpadních vod. Současně s výstavbou hlavních kanalizačních řadů, bude prováděna výstavba jednotlivých kanalizačních přípojek. V průběhu měsíce listopadu a prosince Vás navštíví člen zastupitelstva pan Sedláček ohledně podpisu smlouvy o finanční spoluúčasti na realizaci stavby domovní kanalizační přípojky v Hustířanech a jejím převodu do vlastnictví majitele nemovitosti. Prosíme občany Hustířan, aby byli panu Sedláčkovi nápomocni při podpisu této smlouvy. V případě nejasností se můžete obrátit na starostu obce pana Karla – tel. 491 880 270 nebo 603 146 372.

Internetová kavárna

V budově obecního úřadu byla také z části zařízení internetová kavárna, která byla nabídnuta do pronájmu. O pronájem se nám přihlásili 3 zájemci. Internetová kavárna by měla být otevřena od ledna 2006.

Podmínky využívání azylového studia (2 x 4 lůžka)

Obec Velichovky jako vlastník víceúčelové budovy Na Zátíši čp. 1 ve Velichovkách bude poskytovat ubytování v podkroví ve dvou čtyřlůžkových studiích od ledna 2006 jako nouzové bydlení pro občany trvale hlášené k pobytu v obci Velichovky. Důvodem k poskytnutí tohoto ubytování může být např. poškození obydlí požárem, vodou, větrem a ostatními živelnými pohromami, při rekonstrukci svého obydlí nebo pro případ domácího násilí. Ubytování bude poskytnuto za těchto podmínek:

Doba poskytnutí ubytování:

na nezbytně nutnou dobu – max. 3 měsíce, o delší době nebo úpravě poplatků za pobyt rozhodne zastupitelstvo.

Poplatky:

1. měsíc – 50 Kč/den, tj. 1500 Kč/měsíc

2. měsíc – 75 Kč/den, tj. 2250 Kč/měsíc

3. měsíc – 100 Kč/den, tj. 3000 Kč/měsíc

- bez ohledu na počet ubytovaných osob (na úhradu energií, vody, praní ložního prádla, odvoz odpadků), úklid si provádějí ubytovaní sami

od 4. měsíce -100 Kč/noc (paušál) – na úhradu energií (elektřina, voda, plyn), odvoz odpadu

+ 100 Kč/noc za každou ubytovanou osobu

Poplatky jsou splatné v hotovosti do pokladny obce – při ubytování z důvodu živelné pohromy při ukončení ubytování, při ubytování z důvodu rekonstrukce obydlí předem na dobu předpokládaného využívání ubytování.

Jak zahájili nový školní rok žáci v naší základní škole?

V září zasedli žáci naší školy do nových lavic a s chutí se pustili do práce. Není to pouze učení, činnost zahájily zájmové také kroužky.

Výtvarný kroužek pod vedením paní MgA. Radky Doušové a taneční pod vedením slečny Hany Vojtěchové.

Jako každý rok probíhá logopedická prevence a náprava řeči pod vedením Mgr. Pavly Kohoutové a reedukaci specifických vývojových poruch učení vede Mgr. Hana Pekárková. I předškoláci nás budou pravidelně navštěvovat v rámci projektu "NAUČ SE BÝT ŠKOLÁKEM".

Se svými pedagogy zorganizovali žáci několik zajímavých akcí. Velmi úspěšný byl již tradiční SBĚR PAPÍRU. Společně se svými dětmi se zapojili do práce i jejich rodiče a sebrali 4,65 tuny. Vítězný tým rodiny Kuncových nahromadil neuvěřitelných 790 kg. V měsíci říjnu jsme uskutečnili projekt "DÝŇOVÝ DEN". Po celý týden děti vyhledávaly veškeré informace o dýních, jako jsou recepty, využití v kosmetice apod. V úterý 25.10. potom společně zpracovaly získané poznatky. Výsledkem jejich práce jsou dvě dýňové minikuchačky a množství výrobků v podobě strašáků, váziček a dekorací, které po celý další týden zdobily školní zahradu.

Příjemnou tečkou za celou akci byl lampionový průvod.

Zajímá Vás co dále připravujeme?

Již tradičně vystoupí žáci ZŠ po boku dětí MŠ a ostatních účinkujících v kostele, aby společně přivítali adventní čas. Dále chystáme vánoční besídku pro naše seniory, vánoční výlet do Třebechovic nad Orebem.

Jaroslava Ješátková, ředitelka ZŠ

Zahrada východních Čech.

Moto výstavy pořádané v Častolovicích nás, velichovské zahrádkáře, natolik upoutalo, že jsme se rozhodli tuto výstavu navštívit.

Zájezd se uskutečnil 8.října 2005, který byl opravdu krásným a slunným dnem.

Protože jsme chtěli více poznat tuto část našeho kraje, zavítali jsme nejprve do Holic. Navštívili jsme muzeum známého cestovatele Emila Holuba. Podrobný výklad průvodkyně nás utvrdil, že to byl velmi odvážný muž. Jeho tři velkolepé výpravy do Afriky zanechaly pro potomky mnoho zajímavých předmětů, včetně vycpané zvěře. Zatímco naše mládež obdivovala bizona v celé jeho mohutnosti, my starší jsme postávali u chýše domorodců. Na první pohled idylické, ale žít v těchto podmínkách pro nás nepředstavitelné.

Výstava v Častolovicích byla velmi pěkně uspořádaná. Zhlédli jsme mnoho odrůd ovoce, několik desítek řezaných květů jirín a ještě větší počet květů chryzantém a bonzají. Ani pomůcky a návody k chovu včel nechyběly. Navíc nám bylo umožněno nahlédnout do budoucnosti. Setkali jsme se i s odrůdami ovoce, které se budou u nás pěstovat až za pět či deset let. Prodejní stánky též lákaly k nákupům. Pro velké množství zájemců ne všichni účastníci mohli využít poradenskou službu odborníků.

Častolovický zámek nás zaujal jako skvost mezi zámky naší republiky. Nádherný interier se snoubí s velkým množstvím zeleně, která dává všem prostorům jemnost a vytváří dokonalou harmonii. I přílehlá obora měla svoje kouzlo. Škoda jen, že zvěř byla v počtu druhů omezená, neboť prostory neodpovídají předpisům EU.

V pozdních odpoledních hodinách nás autobus odvezl do Nového Města nad Metují. Nám dobře známá vinárna u Drašnarů nás opět nezklamala. Nastalo velké hodování. Dobrého jídla, pití a ostatních pamlsků bylo opravdu dosytosti. A tak spokojeni jsme se šťastně vrátili do svých domovů.

Hrálo nás vědomí, že jsme patřili mezi sedm tisíc návštěvníků, kteří shlédli výstavu v Častolovicích.

Helena Dostálková

K erbu v chodbě budovy obecního úřadu.

Erb rodu pánů Podivínů z Höpflingen a Bergendorfu byl umístěn na čelní stěně bývalého zámku ve štítu atiky nad podstřešní hlavní římsou. V roce 2005, při prováděné rekonstrukci budovy, byl sundán a restaurován firmou Kamenictví Hynek Shejbal - Josefov nákladem 18 000,- Kč.

Rod Podivínů byl držitelem velichovského panství od roku 1803 do roku 1907 ve třech generacích. Tato podoba patřila druhé generaci, jejímž představitelem byl Adalbert Podivín rytíř z Höpflingen a Bergendorfu (1830 – 1861). Erbem je označen i jeho náhrobní kámen na místním hřbitově. Tento rod měl v barevném provedení ve znaku kozla černé barvy umístěného na žlutém poli na bílé pásce. Jeho podoba se objevuje na ostatních náhrobních kamenech příslušníků tohoto rodu.

Erb nám připomíná dobu sto čtyř let existence šlechty rodu Podivínů ve Velichovkách. Její poslední generace v roce 1897, baronky Berta Bees Chrostin a Gabriela Spens Booden, založila místní lázně.

**Vážení spoluobčané,
Obec Velichovky Vás srdečně zve na již tradiční
SETKÁNÍ OBČANŮ
DŮCHODOVÉHO VĚKU,
které se koná v neděli 11.12.2005 v restauraci „U Suchánků“ v Hustířanech
od 15.00 hodin.**

Se svým vystoupením nás navštíví taneční
kroužek ZŠ Velichovky

Při hudbě v podání hudebního seskupení

DUO BELL si můžete zatančit nebo posedět s přáteli.

Z důvodu zajištění občerstvení nahlaste, prosím, případný zájem o účast do 2.12.2005 do 15.00 hodin

- v prodejně potravin „Zdena“ ve Velichovkách
- paní Rejlové v Hustířanech,
- telefonicky na OÚ na tel. 491 880 180.

Doprava z Velichovek bude zajištěna. Odjezd ve 14.45 hodin od autobusové zastávky.

ZLATÉ SVATBY VE VELICHOVKÁCH

V sobotu 26. listopadu 2005 oslaví manželé Dostálkovi, Velichovky 94 a manželé Klosovi, Velichovky 21, zlatou svatbu. Další zlatou svatbu budou ještě v měsíci prosinci slavit manželé Rejchrtovi, Velichovky 23. Všem třem manželským párům srdečně blahopřejeme a přejeme jim ještě mnoho společně prožitých let ve štěstí a lásce.

BLAHOPŘEJEME:

V MĚSÍCI PROSINCI OSLAVÍ

Drahuška Blažková – Velichovky 105 - 70 let
Josef Dušek - Hustířany 8 - 80 let
Milan Leška - Velichovky 129 - 70 let

15 let od pádu letadla Tupolev 154

Ve fotografiích se vracíme k poslední větší letecké katastrofě na území Československa. 17. listopadu 1990 odpoledne mířil přes naše území nákladní Tupolev 154M Aeroflotu registrace CCCP-85664 s nákladem cigaret Winston z Basileje do Moskvy. Na palubě však vznikl požár a posádka se rozhodla přistát na nejbližším možném letišti, kterým byla Praha. Kvůli silnému hoření však bylo zřejmé, že letiště Praha již nebude možné dosáhnout a posádka se pokusila o nouzové přistání na poli u obce Dubenec ve východních Čechách. Na palubě letadla bylo pouze 6 členů posádky, kteří všichni leteckou katastrofu přežili a se středně těžkým zraněním byli převezeni do nemocnice. Příčinou nehody byl zapnutý vaříč v palubní kuchyňce. Rozeseté cigarety se staly suvenýrem lidí z blízkého i dalekého okolí, kteří se na místo nehody za účelem sběru sjeli. Jak dopadlo přistání můžete vidět na následujících fotografiích, které byly pořízeny 18.11.1990.

Do redakce jsme dostali podrobný popis nehody, jak byla publikována v leteckém občasníku „Civilní letectví“, vydaném redakcí L+K v červnu 1994 a jejímž autorem byl ing. Václav Kolouch. Z tohoto zdroje přepsal pro naše stránky a poslal následné informace Daniel Štuka.

Byla sobota 17. listopadu 1990. Počasí v tu dobu ne zrovna nejvlídnější. Řečeno mluvou meteorologů, postupovaly v silném západním proudění přes Německo a Polsko k východu jednotlivé frontální poruchy, které ovlivňovaly naše území svými oblačnými systémy a srážkami. Jednoduše, bylo zataženo s deštěm nebo přeháňkami převážně v severní polovině republiky s teplotou okolo 10°C.

Zatímco Praha se zabývala ve své porevoluční euforii návštěvou George Bushe staršího, začalo se kolem 15. hodiny v její relativně bezprostřední blízkosti ve výšce 10 kilometrů odehrávat letecké drama, které za pouhých 15 minut skončilo při nouzovém přistání na poli šťastně pro všechny členy posádky letadla.

Na obchodní nepravdivý let z Moskvy do Basileje a zpět byl k přepravě nákladu cigaret zn. Winston na kritický den nasazen letoun Tupolev TU-154M CCCP-85664 vyrobený v roce 1989 a používaný pro přepravu cestujících jako náhrada za původní plánovaný letoun nákladové verze. V osádce letadla byli kromě 4 stabilních členů, velitele letadla, druhého pilota, navigátora a palubního inženýra, další dva členové posádky, pověřující zástupce velitele letky a palubní operátor, odpovědný za náklad.

Okamžitě po přeletu do Basileje bylo zahájeno nakládání. Do prostoru letadla bylo nutné naložit 18 tun cigaret uložených v 1217 krabicích. Aby se toto množství nákladu do letadla vešlo, musela být využita veškerá volná místa na sedadlech a mezi sedadly včetně uliček i prostorů zadní kuchyňky, umístěné přibližně v polovině trupu letadla. Tyto kuchyňky jsou v provozu vybaveny zařízením pro přípravu teplých jídel, mimo jiné i vaříčem, lednicí a dalšími nezbytnými předměty. Výsledkem ukončeného nakládání byla skutečnost, že náklad cigaret, nezajištěný proti možnému posunutí během letu případnými vnějšími vlivy, znemožňoval osádce volný průchod do střední a zadní části trupu. Letadlo bylo připraveno vydat se na cestu na cílové letiště do Moskvy.

Plně naložené letadlo odstartovalo z letiště Basilej krátce po 14. hodině. Vzlet, stoupání a let v hladině okolo 10 000 metrů probíhaly kromě příznaků silnější turbulence při stoupání normálně a podle plánu. Asi po 30 minutách po vzletu navázala osádka radiofonní spojení s oblastním střediskem řízení letů Praha (ACC Praha) a při radarovém kontaktu vstoupilo letadlo do vzdušného prostoru tehdejší ČSFR. Při plnění předepsaných úkonů během letu panovala v osádce pohoda, potvrzená tématem útržkovitých rozhovorů, zaměřených na tehdejší politickou situaci v měnících se poměrech Sovětského svazu s výzvami palubnímu operátorovi na přípravu občerstvení.

A v této situaci, kdy se letadlo nacházelo asi 100 kilometrů severně od Prahy, náhle jako úderem blesku přichází první překvapivé zjištění a v rychlém postupu za ním sled navazujících událostí. Palubní operátor, který připravoval v první kuchyňce za kabinou osádky občerstvení náhle zjistil, že se ve stropní části kolem osvětlení začíná objevovat bílý, až šedivý dým. Tuto skutečnost oznámil přítomnému inspektorovi na palubě a oba se pokoušeli zjistit zdroj dýmu. Během první minuty, když kouř stále přibývalo, až začal vnikat do kabiny osádky, byl inspektorem vydán rozkaz k zahájení urychleného nouzového klesání s uzavřením odběru vzduchu od motorů a nasazením kyslíkových masek. Osádka převedla motory na volnoběžný chod, vysunula podvozek a interceptory a během klesání ohlásila nouzový stav řídicímu letového provozu na letišti Praha. Současně si vyžádala informace pro nouzové přistání. Od řídicího dostává vzápětí povolení ke klesání a doporučení k zatačce doprava do přistávacího směru dráhy 25 (dnes 24) letiště Praha Ruzyně a přijatou zprávu potvrzuje.

V průběhu druhé a třetí minuty dochází již k silnému zadýmení pilotní kabiny. Černý a lepkavý kouř, který se valí do kabiny všemi možnými otvory, snižuje viditelnost v kabině do takové míry, že piloti přestávají vidět údaje na přístrojích. Současně v důsledku požáru přestávají fungovat základní letadlové systémy, závislé na neporušitelnosti elektroinstalace. V průběhu zatačky v klesání náhle přestává pracovat autopilot a radionavigační přístroje, přerušeno je i radiové spojení. Proto také již na další informace o změnách kurzu a podmínkách na letišti osádka řídicímu letového provozu neodpovídá. Velitel letadla se dostává do situace, kdy zbývá jediné možné řešení – dostat letadlo urychleně na zem, aby zachránil životy osádky i svůj vlastní. Nezná prostor pod sebou, nad kterým se nachází, ale musí riskovat a pokusit se sklesat pod mraky, přestože neví, v jaké výšce nad terénem jsou. Je mu jasné, že bez přístrojů a bez spojení se na letiště vzdálené přes 100 kilometrů již nedostane a jestliže nepřistane kdekoli v terénu v co nejkratší době, letadlo se vlivem požáru ve vzduchu rozpadne. Nepředstavitelným psychickým i fyzickým úsilím se snaží udržet správnou polohu letadla převážně podle citu,

protože na přístroje není pro černý kouř vidět ani ze vzdálenosti 20 centimetrů. Viditelnost v kabině se podstatně nezlepšila ani při odhermetizování kabiny ve výšce 5 500 metrů. To již probíhá pátá minuta a velitel letadla zkouší otevřít levé okénko při současném pilotování naslepo. Protože ani otevřené okénko nepřineslo žádné zlepšení viditelnosti, znovu je velitel zavírá a na jeho pokyn otevírá druhý pilot pravé okénko. Teprve po tomto úkonu došlo k částečnému zlepšení viditelnosti v kabině, aby mohly být přerušované odečteny údaje z přístrojů na palubní desce.

Letadlo během klesání postupně mění kurz z 050 na 170 až 255 stupňů a rychlost ze 460 km/h na 430 km/h. Řídící letového provozu přesto, že nemá s letadlem spojení, předává radiem informace a pokyny pro přistání. V deváté minutě se letadlo v klesání dostává ve výšce 2 700 metrů do mezivrstvy oblačnosti a velitel letadla má již částečnou možnost kontrolovat polohu letadla podle skutečného horizontu. Ve výšce 2 000 metrů zahajuje průlet poslední vrstvou oblačnosti. Charakter změn klonění a zásahů do příčného řízení svědčí opět o nedostatečné viditelnosti na přístroje a snaze velitele letadla udržet co možná nejmenší náklon. V jedenácté minutě předá řídící letového provozu polohu podle radaru 134 kilometrů a kurs 260 stupňů.

Ve výšce 1 500 metrů rovnající se přibližně 1 200 metrům nad terénem se letoun konečně dostal pod základnu oblačnosti a velitel letadla mohl navázat vizuální kontakt se zemí, avšak značně omezený neustálým výskytem kouře v kabině. Vlivem rozšiřujícího se požáru na palubě, kdy dochází k úplnému narušení elektrické instalace letadla, se situace pro osádku dále komplikuje tím, že na přístrojových deskách v kabině letadla se uvádí do činnosti signalizace všech možných závad a nebezpečí včetně požáru a vysazení motorů, i když motory do té doby pracují na rozdíl od všech ostatních systémů spolehlivě.

Probíhá třináctá minuta od začátku dramatu a velitel letadla se rozhoduje pro přistání do terénu před sebou. Rychlost letu při klesání 8,5 m/s se pohybuje mezi 430 až 400 km/h, kurs 250 stupňů. Ve 300 metrech nad terénem upřesňuje velitel letadla rozpočet na volné pole před sebou a letadlo se konečně s mírným náklonem vlevo ve směru 255 stupňů dotýká země v blízkosti vesnice Dubenec u Dvora Králové. Závěrečná zpráva komise Státní letecké inspekce o šetření nehody v části hodnocení činnosti posádky mj. konstatuje: „S přihlédnutím k tomu, že let s kouřem v pilotním prostoru, znemožňujícím odečítání letově navigačních přístrojů nepředvídá Letová příručka v části nouzových postupů, lze konstatovat, že činnost velitele letadla byly v daných podmínkách rozumné“.

Dotekem podvozku letadla se zemí skončila pouze první, byť delší část dramatu, jehož průběh mohla osádka svou činností ovlivnit. Tímto se okamžikem nastává závěrečné dějství, které se vyvíjelo pouze na základě náhod a fyzikálních zákonů, jejichž průběhu mohli členové osádky pouze přihlížet a doufat v zázrak, že jejich životy budou zachráněny. Místem nouzového přistání bylo holé pole, svažující se k vesnici Dubenec, protnuté elektrickým nadzemním vedením vysokého napětí. Shodou okolností projížděl v době nouzového přistání po asfaltové cestě automobil, jehož řidič jako očitý svědek byl nucen zastavit, aby zabránil nežádoucímu střetu s letadlem. Tento svědek ve své výpovědi potvrdil průběh pohybu letadla po zemi a jeho postupnou destrukci, jak později z ohledání místa nehody zdokumentovala komise Státní letecké inspekce. Tvrdý podklad asfaltové cesty vedoucí napříč směru pohybu letadla v měkkém oraništi působil na pevnost podvozku destruktivně a současně jako odrazový můstek pro celé letadlo. Které bylo vymrštnuto opět do vzduchu, aby dopadlo nejprve na přední část trupu a po ujetí několika desítek metrů vlivem značné váhy motorů na zadní část. V těchto okamžicích začíná úplná destrukce trupu letadla, jehož konstrukce je již značně oslabena požárem uvnitř trupu. Navíc se do cesty pohybujícího se letadla se zvednutou přední částí staví elektrické vedení vysokého napětí. Dotyk letadla s elektrickými vodiči způsobuje jeho okamžité vzplanutí. Letadlo se pak jako ohnivá koule s oddělovacími částmi pohybuje v oranici ve směru na obec Dubenec, aby se definitivně zastavilo před ní ve vzdálenosti několika stovek metrů. Destrukční síly vyvolané střetem a pohybem po zemi a intenzivní požár, podpořený vytékajícím palivem na trosky a náklad, dokončily dílo zkázy. Z ohořelé přední části trupu, která ukončila svůj pohyb po zemi po 700 metrech od prvního dotyku letadla se zemí, se postupně při vzájemné pomoci dostali přes boční okénko všichni členové osádky na pevnou půdu, více či méně potlučení a poranění, avšak živí a nesmírně šťastní, že v boji s nebezpečným živlem zvítězili.

Úkolem vyšetřující komise, tak jako ve všech ostatních případech, bylo zjistit příčinu letecké nehody, konkrétně příčinu vzniku požáru za letu a na základě zjištěných skutečností přijmout taková účinná opatření, aby k podobným případům nemuselo docházet. Vzhledem ke stavu trosk, když z celého trupu letadla zbyla pouze přední část kabiny osádky a ohořelé zbytky rozseté na poli, to byl úkol velmi náročný a složitý. Jednoznačně však bylo zjištění nedostatečné odpovědnosti osob za umístění nákladu v prostorech letadla, které neodpovídalo platným předpisům, znemožňovalo volný průchod do zadní části trupu a tím i možnost hašení vzniklého požáru. Zbývalo tedy zaměřit pozornost na zjištění ohniska požáru a způsob jeho vzniku.

Za pomoci řady složitých expertíz bylo možné přijmout nejpravděpodobnější závěr, potvrzený potřebnými důkazy, že příčinou požáru bylo zapálení krabice cigaret od zapnutého vaříče v zadní kuchyňce letadla. K zapnutí páčkového spínače, umístěného pod deskou stolu s vaříčem došlo s největší pravděpodobností při nakládání krabic do prostoru kuchyňky. Od okamžiku spuštění motorů před vzletem byl tedy zapnut i vaříč, na němž byla krabice umístěna.

Na základě těchto závěrů a dalších zjištěných skutečností mohla vyšetřující komise připravit doporučení pro výrobce a provozovatele, v jejichž pravomoci bylo realizovat celou řadu opatření. Tak skončila cesta nákladu nedostatkového zboží, kterého se moskevští kuřáci nedočkali a jehož znehodnocené zbytky musely být komisionálně zničeny.

