

Wysłuchanie Publiczne

Katastrofa Smoleńska

ODRZUCONA PRAWDA

www.SmolenskCrash.eu



Zdjęcia: Fundacja Niezależne Media i Gazeta Polska

Katastrofa Smoleńska

ODRZUCONA PRAWDA

I. WSTĘP.....	3
II. ORGANIZACJA WIZYTY.....	4
III. LOTNISKO.....	5
Zakaz wejścia na lotnisko.....	5
Brak świateł.....	5
Nieaktualne karty podejścia.....	6
Drzewa na ścieżce podejścia.....	6
IV. JAK PRACOWALI ROSYJSCY KONTROLERZY.....	6
Zagubione nagranie.....	7
Niezamknięcie lotniska, tajny regulamin.....	8
Kto kazał sprowadzać TU-154M?.....	8
Chaos na wieży.....	9
Brak akcji ratunkowej.....	12
V. FAŁSZYWE TEZY.....	12
Nie lądowali.....	12
Naciski? Nie było generała w kabinie.....	14
Dezinformacje medialne.....	14
Pancerna brzoza.....	15
VI. SKANDALICZNE ŚLEDZTWO.....	15
Czym jest MAK.....	15
Odrzucenie pomocy międzynarodowej.....	16
Niezabezpieczone miejsce katastrofy i wrak.....	16
Niszczenie wraku.....	16
Zagarnięcie dowodów.....	17
Tajemniczy eksperyment.....	18
Tajne dokumenty.....	18
Fałszerstwa przy sekcjach zwłok.....	18
Zakaz otwierania trumien.....	18
Film z miejsca katastrofy.....	19
Czego boi się Rosja?.....	19
VII. ODKRYWANIE PRAWDY.....	20
Śledztwo nieoficjalne.....	20
Pancerna brzoza.....	21
Zignorowane parametry.....	21
Zagadkowy fotograf.....	21
VIII. CZEGO NIE WIEMY?.....	22



foto: Maciej Chojnowski/www.przyzident.pl

wstęp

Katastrofa smoleńska jest precedensem w historii światowego lotnictwa i w historii polityki. Na pokładzie TU-154M zginęła głowa szóstego największego państwa Unii Europejskiej, zginęli generałowie NATO, zginęła wreszcie polska elita patriotyczna. Stracili życie w drodze do świętego miejsca dla Polaków – lasu, w którym w 1940 roku ponad 20 tysięcy polskich oficerów zginęło z rozkazu Stalina zabitych strzałami w tył głowy. Przez blisko 50 lat prawdę o tym straszliwym mordzie ukrywano. Za próby jej odkrywania groziła śmierć. Dopiero w latach 90. Moskwa przyznała, kto odpowiada za tę zbrodnię, choć wciąż robiła trudności – i robi do dziś – z rehabilitacją ofiar i ujawnianiem dokumentów.

W naszym kraju przyjęło się mówić, że kłamstwo katyńskie było mitem założycielskim PRL – powojennego państwa polskiego oddanego do strefy wpływów Związku Radzieckiego. Po 70 latach okrutna historia zatoczyła koło. W tym samym miejscu zrodziło się inne kłamstwo, któremu świat nie może pozwolić trwać. 10 kwietnia 2010 roku wydarzyła się tragedia, która nie miała prawa się zdarzyć. Rządowe maszyny cywilizowanych krajów, prowadzone przez najlepszych pilotów, z najwyższymi delegacjami na pokładzie nie ulegają katastrofom. A jednak tak się stało. Formalne wyjaśnianie przyczyn teoretycznie się zakończyło. Powstał raport rosyjskiej instytucji, całkowicie podporządkowanej władzom w Moskwie oraz raport polskiej komisji rządowej, w przeważającej części zależny od ustaleń rosyjskich. Badania opinii publicznej w Polsce wskazują, że żaden z tych dokumentów nie jest uznawany za wiarygodny. Po blisko dwóch latach od katastrofy znaleziono dziesiątki argumentów podważających oficjalne wersje. Najwyższy czas, aby również międzynarodowa opinia publiczna poznała mnożące się wątpliwości i być może pomogła ustalić to, na czym zależy nam w pierwszej kolejności – prawdę.

Wielokrotnie w dziejach Polska dowodziła swej lojalności i nie zważając na cenę, walczyła o sprawiedliwy los innych, polscy obywatele dowodzili odwagi, gotowi poświęcać życie dla innych nacji. Nie jest wygórowanym oczekiwaniem, by świat zechciał przyrzeć się zagadce niestychanej katastrofy, postawić zasadnicze pytania a może też pomóc znaleźć na nie odpowiedzi. Przed drugą rocznicą katastrofy wiemy, że podstawowe tezy narzucone przez Rosjan są już nie do obrony. Teorie o błędach załogi oraz naciskach na pilotów zawierają taką liczbę dziur i manipulacji, że musiały upaść. To, czego się domagamy i konsekwentnie będziemy domagać, to przeprowadzenie uczciwego postępowania, zgodnego z międzynarodowymi standardami. A te zostały po wielokroć naruszone.

II. organizacja wizyty

Lech Kaczyński był politykiem odważnym, pryncypialnym i zawsze kierującym się prawdą. Powtarzali to wszyscy światowi przywódcy, niestety częściej dopiero wówczas, gdy go już zabrakło. W czasie piastowania najwyższej funkcji w Polsce nie zawsze chętnie przyznawano mu rację, bo jego działania nie poddawały się politycznej poprawności, tak często wiążącej ręce europejskim politykom.

Jednym z symboli jego prezydentury była wyprawa do Tbilisi 12 sierpnia 2008 roku. Naprędce namówił wówczas czterech europejskich przywódców – prezydentów Ukrainy Wiktora Juszczenkę, Litwy Valdasą Adamkusa, Estonii Toomasa Ilvesa i premiera Łotwy Ivarsa Godmanisa na wspólną podróż do stolicy Gruzji, by udzielić poparcia prezydentowi Micheiłowi Saakaszwilemu w czasie wojny z Rosją. Tego wieczoru, na wiecu w obecności kilkuset tysięcy Gruzynów mówił:

Jesteśmy po to, aby podjąć walkę. Po raz pierwszy nasi sąsiedzi pokazali twarz, którą znamy od setek lat. To Rosja, to kraj, który chce podporządkować sobie sąsiednie kraje. My mówimy nie! Ten kraj uważa, że dawne czasy upadłego imperium wracają. Poznaliśmy tę dominację, to nieszczęście. To łamanie ludzi, narzucanie obcego języka i panowania. Dziś jesteśmy tu razem. Świat musiał zareagować, nawet jeśli był tej sytuacji niechętny.

Gdy zainicjowałem ten przyjazd, niektórzy sądzili, że będziemy się obawiać – nikt się nie obawiał. Środkowa Europa ma odważnych przywódców. Chciałbym to również powiedzieć Unii – cały nasz region, i Gruzja, będzie się liczył. My wiemy, że dziś Gruzja, jutro Ukraina, pojutrze państwa bałtyckie, a później może i mój kraj. Potrafimy się temu przeciwstawić, jeśli Europa będzie reprezentować wspólne wartości.

To bezprecedensowe przemówienie przeszło do historii. Musiało też zboleć władze na Kremlu. Polski prezydent nie był lubiany w Rosji, nie za swoją rzekomą rusofobię, ale właśnie pryncypialność i konsekwentne domaganie się prawdy i sprawiedliwości, tak historycznej, jak i obecnej. Moskwie nie podobała się jego stanowczość w dążeniu do zapewnienia Polsce bezpieczeństwa energetycznego poprzez uniezależnienie się od surowców rosyjskich.

Nic dziwnego, że władze naszego sąsiada wolały układać się z pochodzącym z tego samego obozu legendarnej „Solidarności” premierem Donaldem Tuskiem, przykładającym jednak dużo mniejszą wagę do polityki historycznej. I to w nim szukano okazji do robienia wspólnych interesów.

Dokumenty dyplomatyczne zebrane przez polską prokuraturę oraz zespół parlamentarny badający okoliczności katastrofy smoleńskiej, a także fakty z okresu od grudnia do marca 2010 roku dowodzą, że to strona rosyjska nie życzyła sobie wspólnych obchodów katyńskiej rocznicy z polskim prezydentem. Władimir Putin nie chciał spotkać się z Lechem Kaczyńskim w miejscu kaźni polskich oficerów.

Polski rząd to umożliwił, bo ważniejsze od jedności władz RP było dla niego symboliczne pojawienie się w katyńskim lesie premiera Rosji Władimira Putina.

Rozdzielono więc wizyty. 7 kwietnia zorganizowano uroczystości z udziałem premierów Polski i Rosji. 3 dni później do Katynia miał przybyć prezydent, z reprezentacją parlamentarną, dowódcami wszystkich rodzajów polskich wojsk, szefami centralnych urzędów oraz liczną reprezentacją Rodzin Katyńskich. Miał lądować na nieczynnym wojskowym lotnisku, z przestarzałą i nie w pełni sprawną infrastrukturą, bez specjalnych środków bezpieczeństwa, jakie musiały towarzyszyć 7 kwietnia obecności najważniejszego rosyjskiego polityka.

Za przyczynę smoleńskiej tragedii uznać, więc można rozdzielenie wizyt polskiego premiera i prezydenta. Choć nie to było bezpośrednim powodem katastrofy.



III. lotnisko

Siewiernyj to wojskowe lotnisko, definitywnie zamknięte od października 2009, po rozformowaniu stacjonującego tam pułku. Dopiero 5 kwietnia, na dwa dni przed wizytą premierów, wydano zgodę na jego użytkowanie. Wydał ją... MAK, czyli instytucja prowadząca później główne badanie przyczyn wypadku. Nie doszukała się nieprawidłowości w przygotowaniu lotniska bądź w funkcjonowaniu jego wyposażenia, które mogłyby obniżyć bezpieczeństwo lądowania.

Tymczasem raport polskiej komisji kierowanej przez ministra spraw wewnętrznych i administracji Jerzego Millera wyraźnie wskazuje na elementarne uchybienia.

Zakaz wejścia na lotnisko

Należy przede wszystkim podkreślić, że strona polska nie mogła zapoznać się z rzeczywistym stanem lotniska. Zwyczajowy rekonesans chcieli przeprowadzić funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu, lecz Rosjanie nie wyrazili na to zgody. Ograniczyli się do wielokrotnych zapewnień, że gospodarz weźmie na siebie wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem.

Brak świateł

Siewiernyj jest wyposażone w najprostsze pomoce nawigacyjne. Nie posiada precyzyjnego systemu ILS, a jedynie radar dla grupy kierowania lotami, system oświetlenia i dwie radiolaternie. Wiemy, że w dniu katastrofy bliższa radiolaterna nie działała prawidłowo. Jej wskazania odbiegały od rzeczywistości ok. +-10 stopni. Według polskiej komisji mogły to powodować m.in. drzewa rosnące w okolicy masztu, przewyższające jego wysokość.

Przygotowanie lotniska do przyjmowania samolotów dobrze obrazuje ten fragment raportu polskiej komisji: W „Protokole oblotu kontrolnego” wykonanego 15.04.2010 r. stwierdzono, że „światła podejścia w zależności od

miejsca położenia i wysokości lotu, na odległości 400, 700 i 800 metrów od progu DS 26 mogą być zasłaniane przez rosnące wokół nich drzewa i krzewy”. W tym samym dokumencie wskazano, że światła drugiej i trzeciej grupy (800 i 700 metrów od progu DS 26) nie istnieją – znajdują się tam resztki lamp, a kabel zasilający był zerwany. Na światłach pierwszej grupy (900 metrów) były rozbite filtry świetlne, a z trzech żarówek świeciła jedna. Z przeprowadzonego przez Komisję w dniu 14.04.2010 r. rekonesansu na miejscu wypadku wynikało, że w latarni kodowej KNS-4U, umieszczonej na BRL, z sześciu lamp sprawne były trzy.

Warto dodać, że powyższe wnioski zostały sporządzone przez samych Rosjan, którzy nie przekazali stronie polskiej szczegółowego raportu w tej sprawie.

Poza światłami podejścia, nie działał należycie system oświetlenia pasa startowego. Kilka dni po katastrofie ujawniono zdjęcia rosyjskich milicjantów wymieniających żarówki w lampach w okolicach pasa.

Raport zauważa: „Z dokumentacji fotograficznej Komisji wynika, że elementy wchodzące w skład układu świetlnego lotniska Smoleńsk Północny pochodzą z bliżej nieokreślonego systemu.”

Nieaktualne karty podejścia

Rosjanie przekazali polskim Siłom Powietrznym nieaktualne i nieprecyzyjne karty podejścia do lotniska. Ich treść lotnicza była po prostu niezgodna ze stanem faktycznym. Nie zawierały informacji, w jakim systemie podano na nich współrzędne. Informacje o pomocach nawigacyjnych dotyczyły urządzeń nieczynnych od sześciu miesięcy. Brak było wielu informacji ważnych z operacyjnego punktu widzenia – jak czytamy w polskim raporcie – „ograniczeń wysokości, gradientu zniżania, pionowej prędkości zniżania, procedury dla podejścia nieprecyzyjnego w zależności od kategorii statku powietrznego, wysokości zapewniającej wymagane przewyższenie nad przeszkodami”.

Drzewa na ścieżce podejścia

Dodatkowo podejście do lądowania utrudniały drzewa:

Wysokość wielu drzew przekraczała dopuszczalną w odległości od końcowego pasa bezpieczeństwa do 900 m od progu drogi startowej. Na osi drogi startowej w rejonach światła podejścia występowało bardzo gęste zadrzewienie. Drzewa oraz krzewy przysłaniały załogom statków powietrznych światła systemu świetlnego oraz znacznie ograniczały obszar bliższego stanowiska kierowania lotami widoczność podejścia do drogi startowej.

Co ciekawe, po 10 kwietnia Rosjanie większość drzew stwarzających niebezpieczeństwo przy lądowaniu po prostu wycięli. Mimo, że lotnisko nie było i nie miało już być używane. Co więcej, zrobili to bez poinformowania o tym strony polskiej.

Cały rozdział polskiego raportu poświęcony lotnisku kończy się słowami:

Powyższa analiza wskazuje, że lotnisko Smoleńsk Północny nie było właściwie przygotowane do przyjmowania statków powietrznych.

IV. jak pracowali rosyjscy kontrolerzy

Raport MAK w ogóle nie podjął wątku pracy rosyjskich kontrolerów z Siewiernego. Stwierdzono, że ich zachowanie nie przyczyniło się do katastrofy. Polski dokument wymienia nieprawidłowości w pracy służb naziemnych, ale raczej w kategoriach błędów. Dziś wiemy, że to, co działo się na bliższym stanowisku kontroli lotów smoleńskiego lotniska, miało zasadniczy wpływ na tragedię.

Na wieży miały pracować dwie osoby – kierownik lotów ppłk Paweł Plusnin oraz kierownik bliższej strefy lądowania mjr Wiktor Ryżenko, który prowadził korespondencję z załogami w ostatnich sekundach lotów.

Trzecią i najważniejszą osobą na stanowisku kierowania lotami okazał się jednak płk Mikołaj Krasnokutski, zastępca jednostki wojskowej w pobliskim Twerze, z której pochodzili pozostali żołnierze kierujący tego dnia ruchem na Sierwiernym. Był więc bezpośrednim przełożonym Plusnina i Ryżenki i mógł wydawać im rozkazy. O roli płk. Mikołaja Krasnokutskiego raport MAK mówi zdawkowo:

Osoba ta okresowo znajdowała się na BSKP (bliższym startowym punkcie dowodzenia) (łącznie z chwilą zdarzenia lotniczego), realizując ogólną koordynację pracy różnych służb, informowanie (telefonicznie) różnych osób funkcyjnych o rzeczywistej sytuacji w kwestii przyjmowania samolotów i sytuacji meteorologicznej, a także uzgadnianie lotnisk zapasowych. Osoba ta nie brała bezpośredniego udziału w kierowaniu ruchem lotniczym.

Rzeczywistość była zupełnie inna. Krasnokutski chwilami prowadził nawet korespondencję z załogą samolotu i to on podejmował (bądź raczej przekazywał) zasadnicze decyzje.

Najpoważniejszym zarzutem wobec rosyjskich wojskowych jest wprowadzanie załogi TU-154M w błąd na ostatnich kilometrach lotu. Przy złej pogodzie, mocno ograniczonej widoczności, w czasie próbnego podejścia do wysokości decyzji wielokrotnie przekazywali załodze nieprawdziwe informacje dotyczące położenia samolotu. Kontrolerzy utwierdzali załogę w przekonaniu, że są na prawidłowej ścieżce schodzenia:

(wszystkie godziny ze stenogramów podane są wg czasu polskiego)

8:39:11,7 *Sto pierwszy, odległość dziewięć, wejście na ścieżkę.*

8:39:33,1 *Osiem, na kursie, ścieżce.*

8:39:52,8 *Podchodźcie do dalszej, na kursie, ścieżce, odległość sześć*

8:40:16,4 *Cztery, na kursie i ścieżce*

8:40:29,7 *Trzy, na kursie, ścieżce*

8:40:41,6 *Dwa, na kursie, ścieżce*

Wszystkie powyższe komunikaty były nieprawdziwe. Załoga dysponująca niejasnymi kartami podejścia (jak się później okazało, również niedokładnymi), wspomagana przez nieprecyzyjnie działające radiolatarnie, pilotująca maszynę w gęstej mgle, była przekonywana, że leci prawidłowo. W rzeczywistości była za nisko i w żadnym momencie nie znajdowała się – jak twierdził mjr Ryżenko – na ścieżce podejścia.

Zagubione nagranie

Jedną z wersji tłumaczących te nieprawidłowości była niedokładność sprzętu, którym posługiwali się kontrolerzy. Pojawiają się jednak dwa problemy.

1. Kierownik strefy lądowania – co przypomina polski raport – nie informował załóg o ewentualnej niesprawności systemu radarowego lub jakichkolwiek innych utrudnieniach w obserwacji podchodzących samolotów. A przecież dla pilotów kontrolerzy są oczami i uszami, ufa im się niemal bezgranicznie. W tym przypadku lotniczy elementarz okazał się wyjątkowo zgubny.

2. Zapis pracy urządzeń na wieży jest rejestrowany przez kamery. Dzieje się to zwłaszcza w przypadku lądowań samolotów z pasażerami VIP. Pierwotnie Rosjanie mieli przekazać Polsce taśmę z nagraniem wideo z wieży. Ostatecznie nigdy do tego nie doszło. Dlaczego? Wersje się zmieniały. Mówiono zarówno o uszkodzeniu sprzętu nagrywającego, jak i o zgubieniu taśmy. Polscy prokuratorzy do dziś nie wiedzą, czy nagranie istniało i czy kiedykolwiek je zobaczą.





foto: Krzysztof Lach

im jakoś przekazać, póki normalnie pracują, kurde, że u nas jest mgła, widzialność poniżej czterystu metrów, kurde. Po co go teraz do nas pchać?

Wiadomo jednak, że to nie kontrolerzy podejmowali kluczowe decyzje. Kto na nich naciskał? Najwyraźniej przełożeni z Moskwy. Obsługa wieży wielokrotnie łączyła się z centrum operacji powietrznych o kryptonimie „Logika”. Dyspozycja przyjmowania samolotu z polską delegacją przyszła po rozmowach pułk. Krasnokutskiego z nieznanym „towarzyszem generałem”. Znamy strzępy jednej z nich.

7 minut przed katastrofą Krasnokutski (nagrany jest tylko jego głos, być może rozmawia przez prywatny telefon) mówi:

- 8:33:53 Krasnokutski: *Towarzyszu generale, podchodzi do trawersu. Do trawersu podchodzi, pięćset metrów.*
- 8:33:57 Krasnokutski: *Wszystko włączone, wszystko. I reflektory w trybie dziennym. ... Wszystko stoi/jest gotowe.*
- 8:34:02 Krasnokutski: *W trybie dziennym, w trybie dziennym, i z lewej, i z prawej.*
- 8:34:08 Krasnokutski: *Nie rozumiiałem, no z lewej na pro, na progę, stoją z lewej i z prawej.*
- 8:34:13 Krasnokutski: *Oczywiście, w trybie dziennym, oczywiście.*
- 8:34:22 Krasnokutski: *No tak, ja, ja rozumiiałem, dobrze, dobrze.*

Więcej szczegółów tej rozmowy nie znamy. Wiemy natomiast, że wcześniej Krasnokutski musiał usłyszeć polecenie przyjęcia TU-154M, skoro kwadrans przed katastrofą instruuje Plusnina:

8:26:19 Krasnokutski: Paweł, doprowadzasz do stu metrów. Sto metrów. Bez dyskusji, kurde,

To kolejna wielka tajemnica tej tragedii. Dlaczego decyzja o zignorowaniu warunków pogodowych i przyjęciu samolotu z polską delegacją w pobliże lotniska zapadła daleko poza Smoleńskiem?

Niezamknięcie lotniska, tajny regulamin

Po ostatnim z powyższych komunikatów (2 km przed pasem), na wysokości 100 metrów, pierwszy pilot nie widząc ziemi, podjął decyzję o przerwaniu schodzenia. Potwierdził to drugi pilot. Załoga chciała wyprowadzić maszynę, lecz ta wciąż niebezpiecznie szybko się zniżała. Dlaczego? Do dziś tego nie wiemy. Nie doszłoby do tych krytycznych chwil, gdyby kontrolerzy zamknęli lotnisko. Z zeznań jednego z nich – ujawnionych przez polskie media – wiemy, że przepisy, na podstawie których pracowali, pozwalały im na to. Zeznania te zostały jednak anulowane przez rosyjską prokuraturę, a kontrolerzy ponownie przesłuchani. Nowe protokoły są tajne. Podobnie jak regulamin, na który powołują się kontrolerzy. Na początku tego roku polski prokurator generalny usłyszał w Moskwie, że dokument – ze względu na tajemnicę wojskową – nie będzie przekazany Polsce. Rosjanie postanowili przestać jedynie... opis wybranych jego fragmentów.

Oficjalnie Rosjanie utrzymują, że nie było możliwości zamknięcia lotniska, a to piloci samodzielnie podjęli decyzję o lądowaniu. To jedno z podstawowych fałszerstw raportu MAK.

Po pierwsze nie ma żadnego dowodu na chęć lądowania załogi. Wykonywała ona jedynie próbne podejście do bezpiecznej – i zgodnej z przepisami – wysokości 100 metrów, a po drugie lotnisko można było zamknąć. Osoby na wieży do pewnego momentu nawet chciały to zrobić.

Kto kazał sprowadzać TU-154M?

Ze stenogramów rozmów telefonicznych i otwartych mikrofonów na wieży kontrolnej wiemy, że początkowo cała obsługa stanowiska kontrolnego nie widziała możliwości lądowania samolotu z polskim prezydentem.

7:42:37 Krasnokutski do „Logiki”: *No to w takiej sytuacji trzeba mu szukać zapasowe, to po pierwsze, jeżeli on jest gotowy. Tam Wnukowo albo coś takiego.*

8:14:09 Plusnin przez telefon (nie wiadomo, do kogo): *Tak. Nie wiem, Nikołajewicz, pewnie od razu go wygonią na zapasowe, bez zniżania, nie ma sensu, nie widzę, żeby go tutaj wyprowadzać, kurde, zupełnie nie ma.*

8:23:14 Plusnin przez telefon do stanowiska na lotnisku Smoleńsk-Południowy o kontroli moskiewskiej: *No trzeba*

Chaos na wieży

O, delikatnie mówiąc, braku profesjonalizmu rosyjskich żołnierzy sprowadzających polskie samoloty świadczy wiele cytatów z ujawnionych stenogramów.

8: 28:29 Plusnin: *Kurwa, żeby go nie przegapić, żeby on ... Moim zdaniem, idzie z kursem czterdzieści, kurde, żeby w porę go dowrócić (przyp. tłum: wyprowadzić na właściwy kurs). Gdzie on, kurwa, teraz*

8:28:36 *Nie wiem, kurde*

8:28:38 *Na razie nie wiadomo*

8:28:41 *Tak.*

8:29:06 Plusnin: *Tak, tak, tak, tak, tak, kurwa, przecież gdzieś musi być.*

8:29:16 Plusnin: *O!*

8:29:20 Plusnin: *Kurwa, twoja mać, wszystko jeden do jednego, kurwa.*

To jeden z wielu dialogów dotyczących zamieszania z prognozą pogody:

8:33:13 Plusnin: *Stuchaj, ten z meteo to co, niepoczytalny, czy co? No pogoda*

8:33:20 Plusnin: *On teraz podaje osiemset metrów.*

8:33:22 Krasnokutski: *Jakie osiemset?!*

8:33:29 Krasnokutski: *No właśnie, teraz osiemset metrów, a tam w ogóle. Spójrz, tam na pewno jakieś dwieście, trzysta metrów jest, a tam jakieś dwieście metrów maksimum.*

Pas startowy nie był zabezpieczony. Kontrolerzy wielokrotnie denerwowali się na chodzących po nim funkcjonariuszy ochrony:

7:12:52 Plusnin: *Kurwa, żołnierze! Kurwa twoja mać!*

7:12:59 Plusnin: *Kurwa!*

7:13:17 *Dzwoń do Kowalowa, niech*

7:13:18 *Żołnierzowi powie się w prawo, niech* Zawołaj Kowalowa, powiedz: (odsuń ?) w prawo ochronę

7:13:24 Plusnin: *Sierioża, ja cię, kurwa, zabiję! Ci żołnierze znowu są na pasie, kurde!*

Piętnaście minut później ląduje Ił-76 transportujący samochody dla prezydenckiej kolumny. Warunki są fatalne, cudem nie dochodzi do wypadku. W krytycznym momencie na wieży słychać:

7:27:56 Plusnin i Krasnokutski:!! Kurwa twoja mać! O, ja pierdolę! O kurwaaaaaaa!

Mimo zagrożenia katastrofą, kontrolerzy pozwalają załodze Ił-a zrobić jeszcze jedno podejście. W międzyczasie na „wieży” sytuacja coraz bardziej wymyka się spod kontroli. Po pasie znów ktoś chodzi, a Krasnokutskiego dziwi mgła o tej porze dnia:

7:29:41 Plusnin: Kurwa, ta ochrona, ja ich zabiję, kurwa.

(...) 7:29:58 A: (niezrozumiałe)

7:30:05 Krasnokutski: No ale skąd mgła o dziesiątej godzinie, kurwa, to wariatkowo.

7:30:30 A: (niezrozumiałe)

7:30:35 Plusnin: ...ja już 10 razy mówiłem, niech wyjaśnią, z lewej, z prawej od pasa. Znaczy się, sam dawaj na przednią krawędź pasa, a tych kurde przegoń, będą pisali wyjaśnienia, że biegają w tę i we w tę, kurwa.

7:30:48 Krasnokutski: A ty im wyjaśniesz?

7:30:49 Plusnin: Tak, już 10 razy wyjaśniałem, do nas wzywałem, pokazałem o tutaj.

7:31:01 Plusnin: (niezrozumiałe) na pas nie wybiegaj, tych bałwanów z ochrony, a (niezrozumiałe) od przedniej krawędzi, odchodzą, machnij im tam.

7:31:15 Krasnokutski: Tak, niech podchodzi.

7:31:17 Krasnokutski: (niezrozumiałe) jeszcze jedno podejście, ile mu zostaje?

O „profesjonalizmie” kontrolerów świadczy też ta wymiana zdań. Pomiędzy lądowaniami „uczylili się” angielskiego:

8:07:14 A1: Down

8:07:17 Plusnin: Down?

8:07:18 A1: Go

8:07:19 Plusnin: Jak?

8:07:20 A1: Go.

8:07:22 Plusnin: Call again?

8:07:24 A1: Go around.

8:07:27 Plusnin: Call around?

8:07:28 A1: Go! Go!

8:07:29 Plusnin: Go ... Go around, tak?

8:07:32 A1: Ta, ta, go around again.

8:07:39 Plusnin: Go around again.

8:07:42 A1: To znaczy odejście na drugi krąg.

8:07:43 Plusnin: Aha.

A tak wyglądała reakcja wieży po utracie łączności z TU-154M:

8:41:03 Ale nie ma go wszystko

8:41:05

8:41:05 Plusnin: Odejdźcie na drugi krąg!

8:41:09 Plusnin: Odejdźcie na drugi krąg.

8:41:11 Plusnin: Kurwa,

8:41:14 Plusnin: Odejdźcie na drugi krąg.

8:41:17 Plusnin: Kurwa, a gdzie on?

8:41:18 Ryżenko: A chuj go wie, gdzie on!

8:41:21 Plusnin: Sto jeden!

8:41:22 Plusnin: Kurwa twoja maaaaaać!

8:41:23 Krasnokutski: Ty w mordę jebany, kurwaaaaaaa!

8:41:25 Plusnin: Odejdźcie na drugi krąg, sto jeden.

Kilka niezrozumiałych wypowiedzi.

8:41:31 Krasnokutski: Moim zdaniem, on, kurwa, ...

8:41:32 Krasnokutski / Plusnin: Kurwa!

8:41:35 Plusnin: Y, sto jeden.

8:41:38 Krasnokutski / Plusnin: Kurwa!

8:41:45 Plusnin: Sto jeden.

8:41:49 Krasnokutski: Kurwa, dawajcie tam straż (przyp. tłum.: pożarną), dokąd, kurwa!

8:41:51

8:41:57 Krasnokutski / Plusnin: Kurwa!

Kilka niezrozumiałych wypowiedzi.

8:42:13 Krasnokutski: Kurwa twoja mać!

8:42:16 Krasnokutski: No, kurwa!

8:42:21 Plusnin: Sto jeden, PLF.

8:42:23 Krasnokutski: Kurwa!

8:42:30 Plusnin: PLF, sto jeden.

Kilka niezrozumiałych wypowiedzi.

8:42:34 Sygnał telefonu komórkowego.

8:42:34 Kurwa!

8:42:35 Radiolatarnia/prowadząca (wywołuje ?)

8:42:36 tam.

8:42:37 No do ciebie on doleciał, czy nie, na radiolatarnię/na prowadzącą, do radiolatarni/do prowadzącej? Gdzie on teraz jest?

8:42:42 Radiolatarnię/prowadzącą minął, tak?

8:42:44 Gdzie on jest?

8:42:54 Radiolatarnię/prowadzącą minął, po lewej i przy drodze gdzieś.

Są dwie minuty po katastrofie. Kontrolerzy wiedzą, że do niej doszło, ale nie wiedzą gdzie. Pomoc nie nadjedzie od razu.

foto: Rafał Dzięciolowski



Brak akcji ratunkowej

Nawet z raportu MAK widać, że akcja ratunkowa była fikcją:

- 5 minuta po zdarzeniu. Wyjazd z lotniskowej bazy pierwszego wozu strażackiego.
- 7 minuta. Wyjazd z lotniska Smoleńsk Południowy (odległość 10 km w linii prostej) wozu z trzema ludźmi.
- 10 minuta. Wyjazd dyżurnej ochrony Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych stacjonującej na lotnisku – 40 ludzi, 11 jednostek techniki.
- 13 minuta. Zabezpieczenie miejsca katastrofy (80 ludzi).
- 14 minuta. Przybycie pierwszego wozu strażackiego.
- 17 minuta. Przybycie pierwszej brygady pogotowia ratunkowego.
- 18 minuta. Likwidacja otwartego ognia.
- 22 minuta. Pełna likwidacja pożaru.
- 29 minuta. Przybycie 7 brygad pogotowia ratunkowego.
- 59 minuta. Stwierdzenie śmierci wszystkich pasażerów.

Czy przy tak przeprowadzonej akcji była szansa na uratowanie kogokolwiek? Nigdy się tego nie dowiemy. Czy ktoś przeżył? Według doniesień medialnych, w tajnych aktach polskiego śledztwa znajdują się zeznania oficera Biura Ochrony Rządu, który przyznał, że widział odjeżdżające na sygnałach z miejsca zdarzenia trzy karetki pogotowia. Rzecznik polskiego MSZ w pierwszym komunikacie poinformował, że trzy osoby przeżyły katastrofę. Później to dementowano.

V. fałszywe tezy

Po dwóch latach od tragicznego zdarzenia w Smoleńsku możemy jednoznacznie powiedzieć, że oficjalne ustalenia upadły. Podstawowy, z punktu widzenia prawa międzynarodowego, raport MAK nie broni się w żadnym ważnym elemencie. Według Rosjan odpowiedzialność za katastrofę ponoszą piloci TU-154M, którzy – naciskani przez głównych pasażerów – na „wysokości decyzji” nie przegrali zniżania i za wszelką cenę próbowali wylądować. W raporcie MAK czytamy:

Według opinii ekspertów i psychologów lotniczych, obecność Dowódcy Sił Powietrznych Polski w kabinie pilotów aż do zderzenia samolotu z ziemią wywarła nacisk psychiczny na podjęcie decyzji przez dowódcę statku powietrznego o kontynuowaniu zniżania w warunkach nieuzasadnionego ryzyka z dominującym celem wykonania lądowania „za wszelką cenę”.

Należy stanowczo stwierdzić, że zdanie to – najważniejsze w całym raporcie – jest od początku do końca nieprawdziwe.

Nie lądowali

W kontekście Smoleńska często słyszymy, że załoga w ogóle nie powinna w takich warunkach lądować. Problem w tym, że nie lądowała. Zrobiła jedynie próbne podejście do tzw. wysokości decyzji. Nie wiedząc, jakie rzeczywiste warunki panują na lotnisku, pilot sprowadza maszynę do bezpiecznej wysokości. W tym przypadku 100 metrów. Jeśli na tej wysokości nie zobaczy pasa startowego, odchodzi na drugi krąg bądź odlatuje na lotnisko zapasowe. Tak też zachowali się polscy lotnicy.

Na lądowanie załogi „za wszelką cenę” nie ma najmniejszych dowodów. Przeciwnie – na nagraniach z rejestratora głosowego znajdujemy liczne zaprzeczenia tej tezy. 23 minuty przed tragedią II pilot pyta dowódcę:

8:18:15.9 *A jak nie wylądujemy, to co?*

I pilot odpowiada:

foto: Rafał Dziegielowski



8:18:19.5 *No odejdziemy.*

Blisko kwadrans później dowódca powtarza:

8:32:57.4 *W przypadku nieudanego podejścia, odchodzimy w automacie.*

Technik pokładowy potwierdza:

8:33:00.8 *W automacie.*

I wreszcie kluczowy moment. 20 sekund przed tragedią. Na przepisowej wysokości 100 metrów załoga podejmuje prawidłową decyzję:

8:40:45.4 Nawigator: *Sto.*

TAWS- PULL UP

8:40:46.4 TAWS- PULL UP

8:40:47.4 TAWS- PULL UP

8:40:48.4 TAWS- PULL UP

8:40:49.5 TAWS- TERRAIN AHEAD

8:40:51,0 TAWS- TERRAIN AHEAD

8:40:51.5 Nawigator: *Sto.*

8:40:51,9 I pilot: *- (-)chodzimy na drugie.*

8:40:52.4 Nawigator: *Dziewięćdziesiąt, osiemdziesiąt*

8:40:52.6 TAWS- PULL UP

8:40:53.1 II pilot: *Odchodzimy.*

Nie ma mowy o lądowaniu za wszelką cenę. Jest wiele dowodów na to, że załoga nie chciała lądować. Samolot jednak nie zaczął się wznosić, zgodnie z oczekiwaniami pilotów. Dlaczego? Do dziś nie zostało to do końca wyjaśnione i stanowi jedną z zagadek tej katastrofy. Co ciekawe, rosyjska wersja stenogramu wmawia nam, że dowódca załogi na 100 metrach zamiast „odchodzimy”, powiedział „podchodzimy”. W języku polskim te komendy różnią się tylko jedną literą. Jak się okazało wiele miesięcy później, nie mogło być mowy o złym odczytaniu tego słowa. Rosjanie musieli więc celowo podać nieprawdę. Wielomiesięczne dezinformowanie opinii publicznej pozwalało utrzymywać tezę o śmiertelnym błędzie pilotów, a wręcz o ich samobójczych skłonnościach.

Naciski? Nie było generała w kabinie

Drugim podstawowym elementem obciążającym stronę polską miały być rzekome naciski. Zdaniem MAK to jedna z bezpośrednich przyczyn katastrofy. Według polskiej komisji – pośrednia. Rok po publikacji raportu MAK i pół roku po raporcie Millera ta hipoteza upadła. Po wielomiesięcznej analizie nagrań z czarnej skrzynki dokonanej przez biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie okazało się, że nie ma najmniejszych podstaw do stwierdzenia, że szef Sił Powietrznych, gen. Andrzej Błasik znajdował się w kabinie pilotów. Przypisywane mu wypowiedzi (m.in. odczytywanie wysokości w pewnych momentach) okazały się słowami II pilota. Członkowie komisji Jerzego Millera po wielu miesiącach przyznali, że bezpodstawnie przyporządkowali do generała niektóre wypowiedzi. Upadł też argument o ustaleniu obecności generała w kokpicie na podstawie miejsca znalezienia jego ciała. Miał o tym świadczyć fakt znalezienia go w pierwszej strefie rozbitego samolotu. W rzeczywistości w tym miejscu znaleziono ciała kilkunastu osób, a ciała dwóch członków załogi odnaleziono zostały w innej strefie.

Analiza rozmów wykazuje, że w przypadku nieudanego podejścia i odejścia na lotnisko zapasowe dowódca statku powietrznego oczekiwał negatywnej reakcji Głównego pasażera.

To zdanie raportu MAK nie ma żadnego oparcia dowodowego. Ani jedna kwestia wypowiedziana przez członków załogi nie wskazuje na obawy przed złością „głównego pasażera”, czyli prezydenta.



Deinformacje medialne

Już od 10 kwietnia próbowano jednak stworzyć wrażenie, nie dysponując żadnymi dowodami, że właśnie naciski ze strony prezydenta i jego ludzi doprowadziły do tragedii.

Najpierw w świat poszła informacja o czterech podejściach do lądowania. Przeczyła zdrowemu rozsądkowi, ale była powtarzana tak w mediach polskich, rosyjskich, jak i światowych.

Później pojawiły się oskarżenia wobec gen. Andrzeja Błasika, który jako Dowódca Sił Powietrznych miał stać nad pilotami i zmuszać ich do lądowania. Rosjanie w swoim raporcie napisali nawet (nie przywołując na to żadnych dowodów), że zaufany człowiek prezydenta był pijany – w jego krwi mieli znaleźć 0,6 promila alkoholu. Europejskie gazety pisały o pijanym generale, który odpowiada za śmierć blisko setki osób. Rosyjskie słyły jeszcze dalej, twierdząc (jak np. „Komsomolskaja Prawda”), że... generał siedział za sterami samolotu. Nikt tego wówczas nie weryfikował. Kłamstwo się rozprzestrzeniło.

MAK zadał sobie nawet trud, by zbadać stan psychiczny nieżyjących polskich lotników. Miał on potwierdzać tezę o ich dylemacie, znajdowaniu się „między młotem a kowadłem” – zachowaniem bezpieczeństwa lotu, a spełnieniem rzekomych oczekiwań ważnych pasażerów.

O mniejszych i większych rosyjskich manipulacjach w sprawie smoleńskiej można by napisać niejedną książkę (zresztą już takie się w Polsce ukazały). Do klasyki dezinformacji zaliczyć można to enigmatyczne zdanie z rosyjskiej

wersji stenogramu, ujawnionego kilka tygodni po katastrofie, które przez kilka miesięcy rozpałało wyobraźnię zwolenników teorii naciskowej:

Wkurzy się, jeśli jeszcze...

Miał je wypowiedzieć jeden z członków załogi. W rzeczywistości takie słowa nigdy nie padły. To kolejne, obok wspomnianej nieistniejącej komendy „podchodzimy” fałszerstwo w stenogramach.

Innym kłamstwem obciążającym stronę polską podzielił się z opinią publiczną w dniu tragedii kontroler lotów z Siewiernego Paweł Plusnin. Udzielił wywiadu rosyjskiemu portalowi Lifenews.ru. Skarżył się w nim na załogę Tupolewa, która miała nie znać języka rosyjskiego. To oczywiście kłamstwo. Pierwszy pilot, który prowadził korespondencję z wieżą, doskonale znał rosyjski, co potwierdziły ujawnione później stenogramy. Zasadne jest pytanie, dlaczego ppłk Plusnin postawił takie tezy? Wiemy, że tuż po katastrofie został zatrzymany. Złożył wyjaśnienia. Nie wiemy, czy rozmawiał z dziennikarzami z własnej chęci, czy dostał służbowe polecenie. Rosjanie wielokrotnie atakowali tragicznie zmarłych pilotów również przez twierdzenie o ich decyzji dotyczącej lądowania wbrew kontrolerom. W raporcie MAK czytamy:

Zezwolenie na lądowanie przez kierownika lotów nie było wydane.

Nie wydano go również lądującym Jakowi-40 (wylądował) i dwukrotnie Iłowi-76 (nie wylądował, był o włos od katastrofy). Załogi wszystkich trzech samolotów usłyszały komendę: „Pas wolny”, co oznaczało, że... mogą lądować.

Pancerna brzoza

Być może największą manipulacją smoleńską jest hipoteza o śmiertelnym zderzeniu TU-154M z drzewem, które miało zapoczątkować proces rozpadania się maszyny, tak według polskiej, jak i rosyjskiej komisji. Do zderzenia miało dojść kilkaset metrów przed pasem startowym, w wyniku czego Tupolew miał stracić kilkumetrowy fragment skrzydła, odwrócić się o blisko 180 stopni i ścinając po drodze wiele drzew rozbić się na tysiące kawałków tuż przed lotniskiem. Jest jednak coraz więcej zasadnych wątpliwości, co do tej tezy, o których poniżej.

VI. skandaliczne śledztwo

Każdy, kto choć trochę zainteresował się sposobem, w jaki wyjaśniana jest katastrofa smoleńska, musiał dojść do wniosku, że nie ma to nic wspólnego z profesjonalnymi badaniami prowadzonymi na świecie. Polski rząd popełnił gigantyczny i nieodwracalny w skutkach błąd godząc się na prowadzenie badania według 13 załącznika do Konwencji Chicagowskiej. Oddał w ten sposób w zasadzie wszystko stronie rosyjskiej, pozbawił się możliwości dochodzenia prawdy przed instytucjami międzynarodowymi, a nawet złożenia skargi na raport opracowany przez Rosjan.

Przekreślił szanse na pozyskanie wielu kluczowych dowodów, a te fundamentalne – czarne skrzynki oraz wrak TU-154M – oddał do dyspozycji Rosji, godząc się na pracę na kopiach zapisów rejestratorów i zdając na rosyjską łaskę przy badaniu szczątków samolotu.

Jak zgubne były to decyzje, okazało się już po kilku dniach od tragedii.

Czym jest MAK

Międzypaństwowy Komitet Lotniczy jest organizacją międzypaństwową tylko z nazwy. W rzeczywistości to zależna od władz Rosji postsowiecka instytucja, w skład której – jako listki figowe – wchodzi przedstawiciele poradzieckiej Wspólnoty Niepodległych Państw.

Formalnie nie podlega nikomu, jednak znajomość relacji na szczytach władzy w Moskwie, pozwala zrozumieć zależności między ekipą Władimira Putina a ciałem kierowanym przez 73-letnią generał lotnictwa ZSRR Tatianę Anodinę (szefuje MAK od jego początku, czyli od 21 lat), niepodzielną królową nieba nad Rosją i zaprzyjaźnionymi państwami. W prowadzonych badaniach katastrof MAK jest sędzią we własnej sprawie. Organizacja certyfikuje bowiem wszystko, co ma związek z lotnictwem – samoloty, ich podzespoły, zakłady remontowe, dopuszcza do użytku lotniska etc. (w przypadku Smoleńska dopuściła do użytkowania przestarzałe lotnisko Siewiernyj z niesprawnym sprzętem, certyfikowała producenta samolotu TU-154M, remontujące go zakłady Awiakor w Samarze oraz firmę

remontującą silniki w Rybińsku). Wskazanie awarii czy zaniedbań w powyższych elementach byłoby wskazaniem na siebie. Jeśli prześledzić katastrofy badane przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy, okaże się, że w większości wypadków winę ponoszą piloci, nagminnie popełniający błędy. Ta zasada potwierdziła się również w przypadku tragedii z 10 kwietnia.

Odrzucenie pomocy międzynarodowej

Brzemienne w skutkach okazało się nieskorzystanie przez oba państwa z pomocy międzynarodowej. A wiemy, że takowa była oferowana. Potwierdziła to sama Anodina na oficjalnym spotkaniu 13 kwietnia z Władimirem Putinem i przedstawicielami polskiego rządu. W efekcie niemal wszystkie badania, i niemal wszystkie dowody pozostały w rękach Rosji, a Polska stała się od niej całkowicie zależna.

Niezabezpieczone miejsce katastrofy i wrak

Międzynarodowej opinii publicznej badanie przyczyn katastrof lotniczych kojarzy się najczęściej z drobiazgowym zabezpieczeniem miejsca katastrofy, zebraniem wszystkich elementów rozbitej maszyny i pieczołowitym składaniem ich w hangarze. Tak czyniono po najstraszniejszych katastrofach: nad Lockerbie w 1998 roku czy w okolicach Long Island w 1996. Gdy w 2009 roku Airbus A330 spadł do Oceanu Atlantyckiego, szczątki samolotu oraz ciała ofiar wyciągano z głębokości kilku kilometrów jeszcze dwa lata po tragedii. W Smoleńsku po kilku dniach ziemię w miejscu katastrofy zaorano. Grupa polskich archeologów, na przyjazd której po wielu miesiącach Rosjanie wreszcie się zgodzili, pół roku po tragedii znalazła kilka tysięcy (!) fragmentów Tupolewa i ludzkich ciał. Mało tego, rosyjskie służby pozwoliły sobie na tak daleką niedbałość przy zabezpieczaniu miejsca katastrofy, że nie przeszkodziły w dostępie do niego osobom postronnym. Skutkiem tego było zabieranie szczątków rozbitej maszyny przez okolicznych mieszkańców.



foto: Andrzej Hiechborowicz

Niszczenie wraku

Sposobu postępowania ze szczątkami polskiego samolotu nie można nazwać inaczej niż niszczeniem jednego z najważniejszych dowodów w śledztwie. Pokazały to ujawnione przez Telewizję Polską zdjęcia, na których rosyjski żołnierz wybija łomem szybę w oknie Tupolewa, z uśmiechem na twarzy i zaciśniętą z satysfakcją pięścią. Sam Siergiej

Ławrow na konferencji prasowej w Polsce, nazwał to aktem wandalizmu. Na groźnym słowie rosyjskiego ministra spraw zagranicznych sprawa się jednak zakończyła. Na filmie zobaczyliśmy również cięcie kadłuba samolotu piłami oraz przecinanie kabli. Tak „przygotowany” wrak zamiast do hangaru, trafił na płytę smoleńskiego lotniska, gdzie największe jego fragmenty zostały położone na obrysie samolotu, a mniejsze rzucone na bok. Wszystko leżało pod gołym niebem pół roku. Międzynarodowi eksperci byli zdumieni. Rosjanie – obojętni. W wyniku coraz silniejszych nacisków części polskich mediów i rodzin ofiar, przed wizytą w Smoleńsku żon prezydentów Polski i Rosji, wrak przykryto brezentem. Aby materiał zabezpieczyć przed wiatrem... przytwierdzono go starymi oponami.

Dopiero przed kilkoma tygodniami, po blisko dwóch latach, postawiono nad nim prowizoryczną wiatę.

Zagarnięcie dowodów

527 dni musiała czekać polska strona na dopuszczenie do jednego z najważniejszych dowodów. Choć wciąż były to w zasadzie jedynie oględziny. Nie było szans na przeprowadzenie laboratoryjnych badań dotyczących naprężeń konstrukcji czy analiz chemicznych. Rosjanie zawyrokowali w swoim raporcie:

Orzeczenia ekspertów nr 897 z dnia 13.04.2010 i nr 3451 z dnia 23.04.2010 z ekspertyz pirotechnicznych zawierają wnioski, stwierdzające, iż w próbkach pobranych z elementów samolotu Tu-154M nr 101 nie stwierdzono substancji wybuchowych: trotylu, heksogenu, oktogenu itd.

To zdanie ma być dowodem na bezcelowość badania hipotezy o udziale osób trzecich w doprowadzeniu do katastrofy. Trudno jednak zawierzać raportowi, który wspomina o ekspertyzach, lecz ich nie ujawnia.

O zwrocie szczątków samolotu wciąż nie ma mowy. Rosjanie twierdzą, że jest on im potrzebny do prowadzonego śledztwa i ewentualnego procesu sądowego. Podobnie rzecz się ma z czarnymi skrzynkami z TU-154M. Oryginały nagrań nigdy nie były w polskich rękach.



foto: materiały Anity Gargas

Tajemniczy eksperyment

15 kwietnia Rosjanie przeprowadzili „kontrolny oblot środków radiotechnicznych i wyposażenia świetlnego lotniska”. Efekty doświadczenia, do którego użyto samolotu-laboratorium AN-26, tak najogólniej opisuje raport MAK:

Wg rezultatów standardowej listy prac, wykonywanych podczas kontroli z powietrza, nie ma uwag do ww. środków, co potwierdzone jest odpowiednimi protokołami.

Protokołów tych nigdy nie ujawniono. W oblicie nie uczestniczyli polscy eksperci, bo Rosja nie wyraziła na to zgody. Było to ewidentne złamanie (jedno z wielu) postanowień załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej, czyli prawa międzynarodowego, którego stosowanie Rosjanie sami forsowali.

Oblot był ważnym eksperymentem, bo miał dać odpowiedź na pytanie, jak pracowały wszystkie systemy nawigacyjne na lotnisku – radar, radiolatarnie i światła. Tę wiedzę Rosjanie zachowali dla siebie. Podobnie jak mnóstwo dokumentów, których Polska nie mogła się doprosić.

Tajne dokumenty

Polskie uwagi do raportu MAK zaczynają się od 20-stronicowej ich listy. Znajdują się na niej m.in.

- dane lotniska Siewiernyj,
- zakresy obowiązków kontrolerów lotów,
- filmy i zdjęcia z miejsca katastrofy oraz z czynności prowadzonych na nim przez Rosjan,
- wyniki ekspertyz technicznych przeprowadzonych przez Rosjan.

Rosjanie nie odpowiedzieli na pytanie o sprawność radaru na lotnisku, a także czy 10 kwietnia sprzęt na Siewiernym był taki sam jak 7 kwietnia.

Jeśli chodzi o badania wraku, to nie tyle nie znamy ich wyników, co nawet nie wiemy, jakie wykonano (jeśli w ogóle). Nie wiadomo również, na jakiej podstawie dyspozycje kontrolerom i polskiej załodze wydawał płk Krasnokutski, niebędący formalnie kontrolerem lotów. Nie wiadomo, z kim konsultował się telefonicznie, w jakim dokładnie celu i jakie decyzje podjęli jego rozmówcy. I wreszcie – wszystkie kopie dokumentów przekazywane przez MAK były wykonywane bez udziału przedstawicieli strony polskiej, co – według polskich uwag do raportu MAK - „czyni je niepełnowartościowymi w sensie dowodowym”.

Fałszerstwa przy sekcjach zwłok

Sekcje zwłok ofiar katastrofy powinny być przeprowadzone we współpracy z polskimi ekspertami. Rosjanie wiedzieli, że takowi udają się do Moskwy. Byli tam już 11 kwietnia. Jak się okazało, sekcje były zakończone. Dokumenty sekcyjne, jakie do dziś spływają do Polski (nie wszystkie jeszcze przekazano) były przyczyną pasma skandali. Okazało się, że sekcje przeprowadzono z naruszeniem podstawowych reguł (bez wykonywania zdjęć, nieprawdopodobnie powierzchownie etc.) oraz że dane w dokumentacji nijak mają się do rzeczywistości. W kilku przypadkach opisy zwłok różniły się do tego stopnia (różnica wzrostu 20 cm, opisy narządów wewnętrznych, które zmarły miał wycięte przed 20 laty i in.), że polska prokuratura zarządziła ekshumacje. Jedna już się odbyła – trwa sporządzanie dokumentacji po powtórnej sekcji w Polsce, dwie mają być przeprowadzone niebawem.

Zakaz otwierania trumien

Tak późne staranne i nieliczne sekcje w Polsce to pokłosie zakazu otwierania trumien po powrocie ciał ofiar do Polski. Bliscy tragicznie zmarłych kilka dni po katastrofie w czasie pobytu w Moskwie usłyszeli od ministrów polskiego rządu, że wszystkie procedury identyfikacyjne muszą się odbyć w Rosji, bo po przywiezieniu trumien do Polski nie będzie można ich otwierać. Jak się później okazało, wymóg ten wprowadzono na życzenie Rosjan. Wciąż nie wiadomo, co powodowało stroną rosyjską przy tym życzeniu. Ostatecznie szczątki złożono w ocynkowanych trumnach metalowych, włożonych do trumien drewnianych.

Film z miejsca katastrofy

Oddzielną kwestię stanowi zagadkowy film z miejsca katastrofy, który krótko po tragedii pojawił się w internecie. Nakręcony został telefonem komórkowym 2-5 minut po katastrofie – prawdopodobnie (do dziś nie ustalono autora z całą pewnością) – przez pracownika pobliskiego warsztatu samochodowego. Na nagraniu widać miejsce katastrofy z małymi ogniskami, jeszcze przed przyjazdem straży pożarnej. W tle biegają niezidentyfikowani ludzie, słychać okrzyki, ale najbardziej tajemnicze wydają się cztery wybuchy brzmiące jak strzały z broni palnej.

Kilkoro rosyjskich milicjantów zeznało, że słyszało strzały z broni na miejscu katastrofy. Film badała polska Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz specjaliści z Komendy Głównej Policji. Stwierdzono autentyczność nagrania oraz brak ingerencji w jego zapis, nie zweryfikowano jednak źródła strzałów. Być może wybuchła amunicja w pistoletach zmarłych funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu, jednak do dziś nie poznaliśmy analiz tej broni. Raport MAK wspomina zdawkowo:

Wyniki ekspertyz balistycznych potwierdzają obecność na pokładzie broni (kilka pistoletów) i amunicji (naboi) do nich. Nie jest możliwe określenie, kiedy po raz ostatni oddane zostały strzały z tych pistoletów.

Czego boi się Rosja?

Wydaje się, że w tak delikatnej, ważnej i bezprecedensowej sprawie można liczyć na współpracę kraju, na terenie którego doszło do katastrofy i śmierci prezydenta oraz elity patriotycznej innego państwa. Władze rosyjskie wielokrotnie zapewniały o pełnej otwartości, lecz zawsze kończyło się tylko na słowach. Nie sposób uniknąć pytania, dlaczego Rosja uciekała się do tyłu fałszerstw, zacierania śladów, dlaczego zaprezentowała tak dużo złej woli? Co ma do ukrycia? I dlaczego z jednej strony deklarując zrozumienie, a nawet współcierpienie z narodem polskim, z drugiej ukrywała prawdę, a rosyjski prezydent w grudniu 2010 roku, po krytyce skandalicznego projektu raportu MAK przez Donalda Tuska, zarzucił polskiemu premierowi kierowanie się emocjami i znacząco dodał:

Mam nadzieję, że polskim kolegom starczy rozumu i woli do przyjęcia odpowiednich wniosków, bez jakichkolwiek zbytecznych komentarzy.

Dlaczego przywódca państwa, które wciąż kojarzy się wielu Polakom jako prześladowca, znów ucieka się do gróźb?





foto: Maciej Chojnowski/www.prezydent.pl

VII. odkrywanie prawdy

To, co od początku towarzyszyło wyjaśnianiu dramatycznych zdarzeń z 10 kwietnia 2010 roku, to dziwna wiara w rosyjską wersję o błędzie pilotów i naciskach ze strony pasażerów przy jednoczesnym odrzuceniu hipotezy o zamachu. Kiedy na terenie obcego państwa – a według oficjalnych sojuszy i relacji międzynarodowych nawet wrogiego – ginie prezydent innego kraju (nie darzony zresztą sympatią) w zagadkowej katastrofie lotniczej, do jakiej nie doszło nigdy wcześniej w dziejach, udział osób trzecich w takim zdarzeniu wydaje się jedną z podstawowych hipotez, jaką należy zbadać.

W tym przypadku odrzucono ją w zasadzie pierwszego dnia. Nie ma jednoznacznych powodów sądzić, że doszło do spisku, zamachu, bądź choćby celowego stworzenia warunków sprzyjających katastrofie. Jednak oficjalne i uznane za niepodważalne wersje zdążyły się na tyle zdezaktualizować, że należy szukać nowych tropów w rozwikłaniu zagadki śmierci polskiej elity w smoleńskim lesie.

Śledztwo nieoficjalne

Wobec jednoznacznej nieprzychylności rosyjskich władz, bierności polskiego rządu i pewnej niesamodzielności polskiej prokuratury (zależnej od Moskwy przy pozyskiwaniu wielu dowodów), dużą pracę przy odkrywaniu prawdziwych okoliczności katastrofy wykonano mniej oficjalnie, dzięki zaangażowaniu części rodzin ofiar, części polskich mediów, blogerów (wśród nich m.in. naukowców, i osób z doświadczeniem w lotnictwie), a także zespołu parlamentarnego kierowanego przez posła Antoniego Macierewicza. Ujawnił on mnóstwo sprzeczności, nieścisłości oraz fałszerstw w oficjalnych przekazach, w tym sporo wspomnianych powyżej. Wiele z nich zostało wskazanych w ubiegłym roku w tzw. „Białej księdze smoleńskiej tragedii”. Już po jej publikacji światło dzienne ujrzały nowe ustalenia, być może najistotniejsze.

Przyczynili się do nich dwaj polscy inżynierowie ze Stanów Zjednoczonych: prof. Wiesław Binienda, dziekan Wydziału Inżynierii Uniwersytetu Akron w Ohio, współpracujący z NASA (m.in. przy badaniu katastrofy promu Columbia), specjalista w zakresie wytrzymałości materiałów kompozytowych używanych w lotnictwie oraz dr Kazimierz Nowaczyk z Wydziału Biochemii i Biologii Molekularnej Uniwersytetu w Maryland.

Pancerna brzoza

Według oficjalnej wersji, momentem, który przesądził o tragedii, było zderzenie samolotu z brzozą rosnącą w okolicach bliższej radiolaterni. 855 metrów przed progiem pasa maszyna lewym skrzydłem zahaczyła o drzewo na wysokości 6,2 metra (w innym miejscu MAK pisze o wysokości „około 5 metrów”). W wyniku zderzenia, straciła część skrzydła (która spadła 111 metrów dalej), zaczęła przechylać się na lewą stronę, obróciła się i spadła rozbijając się na tysiące kawałków. Prof. Binienda przeprowadził żmudne badania (za pomocą programów komputerowych wykorzystywanych w takich sytuacjach przez NASA) dowodzące, że taki przebieg wydarzeń nie był możliwy.

Według niego, nie było możliwości oderwania się kawałka skrzydła w wyniku kontaktu z drzewem o średnicy ok. 45 cm (w raporcie szerokość pnia określono na 30-40 cm). Brzoza została by bowiem przecięta, a skrzydło lekko tylko uszkodzone na krawędzi, bez poważnego naruszenia całej konstrukcji.

Profesor dowodzi też, że nawet gdyby skrzydło oderwało się od kadłuba, spadłoby najwyżej kilkanaście (a nie 111) metrów za drzewem. Stosując badanie odwrotne (przy uwzględnieniu m.in. wagi skrzydła, jego kształtu, oporów powietrza, prędkości samolotu, prędkości pionowej) sprawdził, gdzie musiałoby nastąpić oderwanie kawałka skrzydła, aby wylądowało w miejscu, w jakim je znaleziono. Okazało się, że co najmniej 26 metrów powyżej ziemi i 69 m za brzozą (czyli 42 m przed miejscem znalezienia).

Takich badań nie podjęto się oficjalnie ani w Polsce ani w Rosji. Nie przeprowadzono też naukowej analizy rozpadania się konstrukcji samolotu, co wydaje się konieczne, zwłaszcza przy tak ogromnych zniszczeniach towarzyszących upadkowi z kilkunastu metrów na miękkie, grząskie podłoże. Badań prof. Biniendy nie podważono.

Zignorowane parametry

Pod kierunkiem dr Nowaczyka grupa osób prowadziła analizy oficjalnie dostępnych danych – publikowanych w obu raportach i załącznikach do nich. Ich najważniejsze ustalenie dotyczy trajektorii lotu na podstawie danych TAWS (systemu ostrzegania przed przeszkodami) i FMS (komputera pokładowego), które badano w kraju producenta – USA. Na rysunkach zaprezentowanych w raportach MAK i komisji Millera wykresy te są krótsze od naszkicowanych na podstawie zapisów czarnych skrzynek. Nagle się urywają. Nie uwzględniają ostatniego sygnału TAWS (38 zapis) i FMS, a te nie pokrywają się z ogólnie przyjętą wersją. Pokazują bowiem, że samolot znajdował się ok. 24 metrów nad pierwszą brzozą i 20 m ponad gruntem nad drugą. Zdaniem ekspertów zespołu parlamentarnego, z danych TAWS i FMS można wyczytać dużo więcej, tyle że Rosjanie (jako prowadzący oficjalne dochodzenie)... nie wystąpili o przekazanie wszystkich odczytów.

Według trajektorii sporządzonej na podstawie tych dwóch systemów, samolot cały czas leciał nad drzewami. Eksperci wyliczyli również, że w momencie, w którym miało dojść do oderwania się skrzydła (na owych 26 metrach nad ziemią), samolot wykonał dwa gwałtowne wahanienia (można mówić o wstrząsach), które są widoczne na wykresach zaprezentowanych przez oficjalne komisje. Po nich nastąpiło odcięcie zasilania, półbeczka i zderzenie maszyny z ziemią.

Zagadkowy fotograf

Jak w takim razie wytłumaczyć wszystkie ścięte drzewa znane ze zdjęć tak w oficjalnych raportach, jak i na wielu stronach internetowych?

Problem w tym, że autorem większości z nich jest człowiek o niskiej wiarygodności. To Siergiej Amielin, fotograf-amator ze Smoleńska, który po katastrofie wykonał ponad 100 zdjęć. To m.in. na ich podstawie komisje odtwarzały drogę TU-154M na ostatnich kilkuset metrach. Najciekawsze w pracy Amielina jest to, że na miejsce katastrofy przybył dopiero 3 dni po zdarzeniu. W swojej książce pisze, że wcześniej bił się z myślami, ale dochodził do wniosku, że służby pozwolą mu zobaczyć niewiele. Może dziwić zachowawczość, z jaką do tak ważnego i niespotykanego wydarzenia w swoim rodzinnym mieście podszedł człowiek, który fotografuje życie codzienne Smoleńska. Warto też pamiętać, że

dopóki Amielin nie opublikował swoich zdjęć, nikt nie mówił o zderzeniu z brzozą. Na początku pojawiała się nawet teza, że TU-154M mógł zahaczyć o maszt bliższej radiolaterni.

VIII. czego nie wiemy?

Pytań bez odpowiedzi w sprawie smoleńskiej można postawić setki. Choć oficjalnie, przekonywani jesteśmy, że na większość udzielono już odpowiedzi, prawda jest bardziej skomplikowana. Wciąż nie wiemy m.in.:

- dlaczego samolot w dalszym ciągu obniżał się po próbie przerwania schodzenia do lądowania?
- co i w którym dokładnie momencie spowodowało oderwanie fragmentu skrzydła?
- dlaczego i na czyje polecenie nie zamknięto lotniska?
- dlaczego odrzucono pomoc międzynarodową?
- dlaczego niszczone dowody i fałszowano dokumentację? Dlaczego nie zabezpieczono należycie miejsca katastrofy?
- dlaczego Rosjanie nigdy nie zechcieli prowadzić badania przyczyn tragedii w sposób otwarty?

Nie sposób uciec od pytania, czy Rosjanie mają coś do ukrycia? Skąd ta chroniczna niechęć do nieprzekazywania Polsce dokumentów, niedopuszczania do badań, niechęci do zwrotu polskiej własności, jaką są czarne skrzynki i wrak TU-154M?

Jest oczywiste, że niedociągnięcia pojawiły się również po polskiej stronie. Do tych najbardziej rażących można zaliczyć zbytne zawierzenie stronie rosyjskiej, zignorowanie niepokojących sygnałów dotyczących stanu lotniska (prokuratura postawiła zarzuty wiceszefowi BOR), chaos panujący w 36. specpułku (dwie osoby mają postawione zarzuty prokuratorskie za nieprawidłowości w sformowaniu i przygotowaniu załogi), błędy w szkoleniu w Siłach Powietrznych RP (m.in. brak ćwiczeń na symulatorach).

Za nieprawidłowości po polskiej stronie kilka osób czeka już na procesy sądowe. Ich uchybienia nie stworzyły jednak okoliczności, które miały bezpośredni wpływ na tragedię. Dotychczasowe ustalenia dowodzą, że nie po stronie polskiej leży większa odpowiedzialność za katastrofę, jak chcieliby tego Rosjanie.

Czasem słyszymy, że katastrofa polskiego samolotu pozostanie niewyjaśniona. Porównuje się ją do nie do końca wyjaśnionego zamachu na Kennedy'ego czy śmierci w 1943 r. – też w katastrofie lotniczej – w Gibraltarze polskiego premiera na uchodźstwie gen. Władysława Sikorskiego. Niestuszenie. Tamte wydarzenia miały miejsce dziesiątki lat temu. W przypadku Smoleńska można jeszcze nie zmarnować do końca niedługiego czasu, jaki minął od tragedii.

Choć trudno sobie wyobrazić jej wyjaśnienie bez przeprowadzenia prawdziwych badań, bez ujawnienia wszystkich dowodów, bez pełnej otwartości i szczerości we współpracy z Rosją. Bez tego skazani będziemy jedynie na domysły i dywagacje. I patrząc na zdjęcia z miejsca katastrofy, porównując je z innymi wypadkami, będziemy się zastanawiać, jak to możliwe, że samolot polskiego rządu rozbił się na tysiące drobnych kawałków spadając z wysokości kilkunastu metrów w błoto?

Zdjęcia: Fundacja Niezależne Media i Gazeta Polska

