

12. rocznica katastrofy smoleńskiej

10 kwietnia 2022

12 lat temu, 10 kwietnia 2010, w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem zginął prezydent Polski Lech Kaczyński i 94 inne osoby. Polska delegacja leciała do Katynia, by oddać honory polskim oficerom pomordowanym przez Rosjan podczas II wojny światowej. To, że Rosja uniemożliwiła Polsce przeprowadzenia śledztwa w tej sprawie, świadczy o związku Rosjan z zamachem.



Kulisy katastrofy smoleńskiej opisał Tadeusz Świąchowiec w książce „Smoleński upadek katastrofa, która wstrząsnęła światem” opublikowanej przez wydawnictwo Fronda. Choć podtytuł nie jest adekwatny do rzeczywistości – katastrofa smoleńska została zignorowana przez świat – to książka Świąchowicza jest bardzo sprawnie napisaną pozycją, zawierającą dużo faktów, pozwalających czytelnikom samodzielnie wyrobić sobie zdanie o tragicznym wypadku. Autor dynamicznie opisał wydarzenia z punktu widzenia aktorów dramatu (pilota, kontrolera lotu). Czytelnik w książce znajdzie dokładny opis przyczyn katastrofy, samej katastrofy i śledztwa.

Wypadek Cesny 228

Katastrofa obnażyła brak przygotowania Polski do misji w sytuacji zagrożenia. W styczniu 2008 miał miejsce wypadek wojskowego samolotu Casa, w którym zginęli wysocy rangą żołnierze wojska polskiego. Wypadek ten ponownie przypominał, że nie wolno dopuszczać do wspólnego lotu wysokich rangą dowódców. Z katastrofy nie wyciągnięto jednak żadnych wniosków. Wbrew wszelkim zasadom w lot do Smoleńska jednym i tym samym samolotem wybrali się wyżsi dowódcy Polskich Sił Zbrojnych. Na pokład samolotu zaprosiła dowódców armii

Kancelaria Prezydenta, dowódcy nie wiedzieli, że lecą razem. Zgromadzenie na pokładzie samolotu najważniejszych osób w państwie było kompromitacją Służby Wywiadu i Służby Kontrwywiadu Wojskowego. Poziom nieprzygotowania przez służby specjalne podróży prezydenta, obrazuje to, że funkcjonariusze nie mieli nawet broni maszynowej.

Niewątpliwie piloci Tu 154 znajdowali się pod presją. W sierpniu 2008 Lech Kaczyński usiłował wymusić na polskich pilotach lot do Tbilisi, lotnicy odmówili. Prezydent publicznie zarzucił im tchórzostwo. Pilot lotu do Smoleńska był wówczas drugim pilotem. Wojsko chciało, by samolot prezydencki do Smoleńska wyleciał z Warszawy o 5 rano, by mieć czas na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. Na tak wczesną porę nie zgodziła się Kancelaria Prezydenta.

Polscy lotnicy wielokrotnie latali do Smoleńska. Nie był to lot w nieznane, pomimo braku potrzebnej dokumentacji od Rosjan. Samolot Tu 154 wyleciał z Warszawy o 7.24. Lot miał trwać 75 minut. Na pokładzie znajdowało się 96 osób.

Mgła

Mgła przed katastrofą utrzymywała się w Smoleńsku od trzech dni. Lotnisko było opuszczoną ruiną. Nie nadawało się do lądowania. Rosja nie miała pieniędzy, by utrzymywać już niepotrzebną infrastrukturę. W Smoleńsku nie było profesjonalnej stacji meteo, prognozy pochodziły z oddalonej o 300 km od Smoleńska stacji. Brak stacji meteo, możliwości uzyskania aktualnej prognozy pogody, powinien uniemożliwiać z zasady loty do Smoleńska. Dodatkowo radiolatarnie w Smoleńsku działały wadliwie.

1 godzinę 16 minut przed katastrofą pomimo mgły Jak 40 z Polski cudem wylądował na lotnisku w Smoleńsku. 1 godzinę 15 minut do katastrofy z powodu mgły nie wylądował w Smoleńsku rosyjski Ił 76 z samochodami dla polityków. Ił 76 próbował przez kolejne 19 minut wylądować. 27 minut przed katastrofą

załoga została uprzedzona o mgle w Smoleńsku. 17 minut przed katastrofą kolejny raz kontrolerzy lotu ostrzegli załogę o mgle. Równocześnie załogę Tu 154 warunkach pogodowych uniemożliwiających lądowanie ostrzegła załoga polskiego Jaka 40, który był już w Smoleńsku. 16 minut przed katastrofą kapitan Jaka 40 ponownie ostrzegł Tu 154 przed coraz większą mgłą. 15 minut przed katastrofą Tu 154 miał 12 ton paliwa na 2 godziny lotu. 12 minut przed katastrofą kapitan Jaka 40 poinformował Tu 154, że rosyjski Il 76 nie zdołał wylądować w Smoleńsku z powodu mgły. 9 minut przed katastrofą załoga Tu 154 rozpoczyna lądowanie. 4 minuty przed katastrofą załoga Jaka 40 kolejny raz przestrzegła Tu 154 przed lądowaniem – Tu 154 kontynuuje lądowanie. Dodatkowo rosyjscy kontrolerzy udzielali załodze błędnych informacji. 1 minuta 30 sekund przed katastrofą przerwana została sieć energetyczna w pobliżu Smoleńska – Tu 154 znajduje się jednak według stenogramu lotu w innym miejscu.

Zadziwiająco cicha katastrofa

Sama katastrofa była zadziwiająco cicha, okoliczni mieszkańcy jej nie zauważyli. Nie było wybuchu. Rozerwane na strzępy szczątki samolotu i zmasakrowane zwłoki pasażerów otaczały niewielkie ogniska pożaru. Strażacy sprawnie zneutralizowali rozlane paliwo. Miejsce wypadku zabezpieczało 180 osób. „Moskwa przeznaczyła na badania katastrofy ogromne siły i środki. Sprawie nadano najwyższą rangę, skierowano do pracy nad nią setki śledczych, ekspertów i fachowców”. Na miejscu katastrofy pracowało 1089 Rosjan i 132 pojazdy rosyjskie. Okazało się, że Rosjanie mają doskonałe procedury kryzysowe i bez problemu je wdrażają.

Zadziwiająca była ogromna skala zniszczeń Tu 154. Znikła też duża część wraku a fragmenty samolotu były w dziwny sposób porozrzucane. Teren katastrofy został pobieżnie przeszukany. Nie zabezpieczono wraku.

Rosjanie przejęli dzięki katastrofie NATO-wski sprzęt komunikacyjny

Z wraku zniknął system łączności satelitarnej. Rosjanie przez kilkadziesiąt minut mieli dostęp do łączności NATO i mogli rozkodować całą łączność sprzed katastrofy. Z wraku zniknęła też kabina pilotów z tajnymi urządzeniami NATO. W trakcie akcji ratowniczej służby specjalne Rosji zapewne skopiowały zawartość urządzeń elektronicznych ofiar.

Polscy funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu nie oczekiwali na prezydenta i wyższych dowódców polskiej armii na lotnisku, nie sprawdzili przed przylotem lotniska. Funkcjonariusze BOR dotarli na miejsce katastrofy po skończonej akcji. Do wraku zostali dopuszczeni 3 godziny po katastrofie.

Równocześnie w mediach rosyjskich i polskich rozpoczęła się ogromna akcja dezinformacyjna mająca na celu przerzucenie całej odpowiedzialności na polskich pilotów. W ramach skoordynowanej akcji dezinformacyjnej podawano fałszywą godzinę wypadku (8:56).

Rosyjska odpowiedzialność

Pomimo że rosyjscy kontrolerzy informowali Tu 154 o braku warunków do lądowania w Smoleńsku, spada na nich współodpowiedzialność za katastrofę. Nie zamknęli lotniska i udzielali Tu 154 nieprawdziwych informacji. Było to zapewne spowodowane brakami w sprzęcie, złym stanem technicznym sprzętu, brakiem uprawnień kontrolerów do pracy (nie mieli aktualnych certyfikatów i aktualnych badań) i odmienną od światowej terminologią używaną w rosyjskim lotnictwie (np. Polska i zachód stosują inne miary ciśnienia niż Rosjanie). Raport rosyjskiej komisji badania wypadków MAK ukrył współodpowiedzialność Rosjan.

Spośród 1000 wyprodukowanych Tu 154 rozbiło się 66 maszyn. Nawet w Rosji Tu 154 wycofano z pasażerskiej komunikacji. Rządowy Tu 154 był starym egzemplarzem, przestarzałego modelu samolotu, pozbawionego normalnych systemów bezpieczeństwa. Tu 154, którym leciał prezydent, był przed katastrofą remontowany przez firmę bez doświadczenia należącą do znajomego Putina. Remont był kilkakrotnie droższy od wartości samolotu. Po remoncie rządowy Tu 154 latał 130 godzin. W trakcie tego krótkiego czasu miał 8 awarii. Był składakiem niekompatybilnych części rosyjskich i amerykańskich. Nie wiadomo czemu Lech Kaczyński był pasażerem tej latającej trumny.

Mak, czyli ta sama instytucja dopuszcza samoloty do lotu i bada przyczyny katastrofy

MAK to relikw po nieistniejącej WNP, kontynuatorki ZSRR. Połączenie przedsiębiorstwa i przedstawicielstwa dyplomatycznego chronione immunitetem. Ciało, które nikomu nie podlega (w tym i władzom Rosji). Na czele MAK od lat stoi Tatiana Anodina, 71-letni generał lotnictwa, wieloletni minister lotnictwa ZSRR, wdowa po ministrze łączności ZSRR, konkubina byłego premiera Rosji Primakowa. MAK z jednej strony zarabia na dopuszczaniu do użytku samolotów, a z drugiej strony bada przyczyny wypadków – logiczne więc jest to, że MAK nie stwierdzi jako przyczyny awarii wady sprzętu dopuszczonego przez MAK do eksploatacji (wtedy by sam siebie obwiniał). MAK z reguły wini za wypadek lotniczy pilotów lub obsługę lotniska. MAK reguluje też rynek lotniczy, na którym działają podmioty należące do syna Anodiny i jej samej. Nie można więc dziwić się, że raport MAK był tendencyjny i kłamliwy. Dodatkowo Rosjanie nie mogli się przyznać do tego, że ich kompleks wojskowy (przynoszący duże dochody) produkuje wadliwy sprzęt. Byłoby to samobójstwo na międzynarodowych rynkach

broni.

Rząd Tuska nie zrobił nic dla wyjaśnienia katastrofy. Polacy nie mieli nawet dostępu do ustaleń rosyjskiego śledztwa. Rosjanie nie zechcieli podzielić się wynikami swojego śledztwa z Polakami. A polska prokuratura utajniła śledztwo. Utajnienie wszelkich informacji stało się pożywką dla teorii spiskowych. Teorie spiskowe zakładały: wspólny zamach Rosjan i P0, zamach tylko Rosjan, ustawienie w Smoleńsku fałszywych radiolatarni i oświetlenia, atak elektroniczny na przyrządy samolotu, próba uniknięcia kolizji, sabotaż, atak działem laserowym, atak impulsem elektromagnetycznym. Teorie spiskowe nakręcał fakt, że w dniu katastrofy wszystkie samoloty lądujące w Smoleńsku miały problemy z GPS, nad lotniskiem krążył niezidentyfikowany samolot, Rosjanie dysponują techniką wytwarzania sztucznej mgły (stosują ją do gaszenia pożarów).

Przyczyn katastrofy nie wyjaśniły w części nieczytelne zapisy z czarnych skrzynek. Dane z rejestratora lotu QAR dalej są utajnione. Rosja nic nie zyskała na katastrofie, a wręcz straciła. W wyniku katastrofy NATO przeorientowało swoją strategię i uznało Rosję za zagrożenie (co utrudnia Rosji działania).

Autorstwo: Jan Bodakowski

Źródło: MediaNarodowe.com