

Było słychać detonacje

13 maja 2014

Nie można mówić, że sam odczyt rejestratora parametrów lotu odpowiada na wszystkie pytania – mówi pilot Artur Wosztyl, który 10 kwietnia lądował w Smoleńsku.

STANISŁAW ŻARYN: świadkowie obecni 10 kwietnia w Smoleńsku relacjonują, że w chwili tragedii słyszeli wybuchy. Przypominamy o tym na portalu Stefczyk.info zaznaczając, że Maciej Lasek od lat powtarza, że o żadnych eksplozjach nie może być mowy. Jak to rozumieć?

ARTUR WOSZTYL: Maciej Lasek od dawna wypowiada się tak, jakby był obecny w Smoleńsku, jakby siedział w kabinie tupolewa. On przedstawia rzeczy zupełnie w innym świetle niż zeznają świadkowie. Tak wygląda narracja pana Laska. To, o czym mówię m.in. ja, było słychać. Było słychać detonacje. Pytanie, czy to była jedna detonacja, a potem jej echo, czy było więcej detonacji. Tego nie jestem w stanie stwierdzić. Jednak detonacje były. To były pojedyncze dźwięki, jakby uderzanie potężną pałką w beczkę. Pan Lasek tłumaczy, że te dźwięki mógł być skutek niestatycznej pracy silnika.

– To możliwe?

– Wiem, jak pracuje silnik, gdy dostaje pompażu. To są charakterystyczne huki, potężne dźwięki. One się pojawiają cyklicznie. Te huki to było natomiast coś zupełnie innego. Tych spraw nie da się połączyć. To było coś, czego pan Lasek nie wyjaśnił dotąd.

– Na ile wiarygodne po tylu latach mogą być relacje świadków?

– Te relacje są różne, przecież każdy człowiek inaczej do wszystko odbierał. Ja byłem na zewnątrz, na lotnisku, czekałem na ten samolot, nasłuchiwałem go. Inaczej te dźwięki musiały odbierać osoby, które zajmowały się czymś i przy okazji miały

pewne doznania słuchowe.

– Jednak w relacjach informacje dotyczące wybuchów i detonacji powtarzają się często. Należałoby zatem je zweryfikować...

– Oczywiście.

– Zrobiono to?

– Ależ skąd. W żadnym wypadku. Widać to wyraźnie, gdy posłucha się tego, co mówił Edmund Klich. On informował, że gdy zwołał posiedzenie zespołu pracującego w Moskwie, okazało się, że przedstawiciel podkomisji ds. technicznych przekazał Klichowi tylko to, co dali mu Rosjanie. Polska strona nie miała niczego. O czym my zatem mówimy... Jak można mówić o jakimkolwiek wiarygodnym zbadaniu faktów, wraku, czy zespołów samolotu, które są odpowiedzialne za lot.

– Gdzie zatem jest śledztwo dotyczące tragedii smoleńskiej? Jak jest zaawansowane?

– W mojej ocenie jesteśmy na samym początku wyjaśniania przyczyn tragedii smoleńskiej. Jednak z drugiej strony nie oszukujmy się – nie będzie łatwo o konkretne wnioski, ponieważ nie ma dostępu do dowodów.

– Maciej Lasek wskazuje, że komisja jest pewna rządowej wersji wydarzeń, ponieważ zbadano rejestratory lotu. Przydatność tego materiału jest aż tak duża?

– Jak można mówić, że wrak nie jest potrzebny, że wystarczy odczyt czarnych skrzynek. One pokazują jakiś fakt – oddziaływanie instalacji na czujniki, które są umieszczone w konstrukcji samolotu, które wysyłają dane. To za mało. Gdy bada się taką katastrofę, należałoby przede wszystkim zbadać wrak, poszczególne podzespoły, silniki, kadłub, a przynajmniej to, co z niego zostało. Sprawdzić, jak to wszystko działało. Szczególnie, że samolot był tuż po remoncie.

– To miało znaczenie?

– To trzeba sprawdzić. Szczególnie, że modernizacja była gruntowna, a maszyny nie było kilka miesięcy. Nie można mówić, że remont sam w sobie nie miał na pewno wpływu, skoro już po nim zanotowano kilka poważnych usterek. Ludzie przez Ocean musieli lecieć „na rękach”, bo autopilot nie działał poprawnie. Musieli odłączyć radiostację ratunkową, która wysyłała automatycznie sygnał, w chwili uderzenia o ziemię.

– Dlaczego ją odłączono?

– Bowiem miała negatywny wpływ na odczyty z przyrządów pokładowych. Nie można więc mówić, że sam odczyt rejestratora parametrów lotu odpowiada na wszystkie pytania. Jest przeciwnie, im więcej czasu mija od tragedii tym więcej pytań pozostaje bez odpowiedzi. Jest coraz więcej niewiadomych.

Źródło: Stefczyk.info