

Garstang o badaniu katastrof

3 sierpnia 2010

Dlaczego kilkanaście minut po smoleńskiej katastrofie, bez żadnego śledztwa i żadnego dowodu, uznano, że to wina/błąd pilota? Dlatego, by zdarzenie miało od samego początku charakter wypadku lotniczego, którym zajmą się eksperci od wypadków, a nie kryminolodzy badający katastrofy spowodowane użyciem środków wybuchowych. Uznanie, że doszło do wypadku pozwala szczątki samolotu potraktować jako złom, a na miejscu katastrofy nie przejmować się jakimiś rygorami, jakie się stosuje, gdy badane jest miejsce zbrodni. Jak wiemy z relacji pełnomocników prawnych rodzin ofiar, polscy śledczy nie uczestniczyli w oględzinach terenu ani w sekcjach zwłok, a jak doskonale pamiętamy, „zabezpieczenie” milicyjno-wojskowe w Smoleńsku nie przeszkadzało ani w pracy ciężkiego sprzętu, ani w dość swobodnym poruszaniu się po terenie rozmaitych „turystów”, że o kradzieżach ze strony funkcjonariuszy służb nie wspomnę.

Zamachy bombowe na samoloty nie zdarzają się często. John H. Garstang w książce „Forensic Investigations of Explosions” (ed. A. Beveridge, London 1998, „Aircraft Explosive Sabotage Investigation”, s. 133-182) pisze, że w l. 1961-1994 na 1553 katastrofy lotnicze 58 to były zamachy (ilość ofiar 1812), a więc średnio jeden do dwóch takich incydentów przypadał rocznie (pełne dane posiada ICAO – International Civil Aviation Organisation (<http://www.icao.int/>), a zwłaszcza Committee on Unlawful Interference publikujący specjalistyczne raporty dotyczące zamachów). Tym łatwiej wobec tego znaleźć prace specjalistów od tego rodzaju katastrof oraz fachową, śledczą dokumentację. Płk. E. Klich „wytypowany” 10 kwietnia przez słynnego A. Morozowa, a potem przez niesławny „polski rząd”, do prac w Smoleńsku, ani (jak sam twierdził) nie specjalizował się w katastrofach dużych samolotów z wieloma cywilami na pokładzie, ani tym bardziej – w katastrofach tego

typu spowodowanych użyciem materiałów wybuchowych. Z tego też powodu był dla Rosji idealnym partnerem do „śledztwa” – można bowiem było nie tylko z jego udziałem „zalegalizować” to „śledztwo” (udział w badaniach specjalisty ze strony polskiej), ale i gromadzić „dowody” na rzecz „wypadku”.

Garstang pisze, że badania dot. zamachów powinny być prowadzone równocześnie przez kryminologów oraz ekspertów od wypadków lotniczych. Jeśliby taka kooperacja nie była możliwa (np. z przyczyn technicznych), to – tu uwaga – kryminolodzy jako PIERWSI powinni zbadać miejsce katastrofy PRZED jakimikolwiek innymi specjalistami. Rosjanie, odwracając porządek, tj. kierując tam przede wszystkim fachowców od wypadków lotniczych, zmienili jednocześnie (metodą faktów dokonanych) charakter badanej sprawy. To kryminolodzy (oczywiście polscy, a nie rosyjscy – ewentualnie i polscy, i rosyjscy) powinni byli dokonać wstępnych oględzin, zbadać wrak itd., oni bowiem wiedzieliby dokładnie, czego szukać, jak udokumentować, sfotografować i zabezpieczyć dowody. Oni też po zakończeniu swoich prac mogli potem zezwolić ekspertom od lotnictwa na dalsze badania. Garstang podkreśla, że praca kryminologów pozwala zidentyfikować dowody, ochronić je, a także, jeśli jest to konieczne, odizolować oraz przejąć, bez znaczącego zaburzenia prac innych specjalistów. Kryminologiczna grupa śledcza powinna składać się z kilku osób posiadających fachową wiedzę z chemii, wiedzę dot. działania środków wybuchowych oraz wiedzę dot. usterek techniczno-konstrukcyjnych. Prace tychże osób koordynuje i kontroluje oficer policji. Każdy kawałek wraku wobec tego powinien zostać oznaczony, udokumentowany, a następnie zmagazynowany, tak by mógł posłużyć do dalszych prac śledczych. W przypadku Smoleńska szczątki tupolewa niszczą od paru miesięcy na lotnisku.

Garstang rozpisuje się szczegółowo na temat niezbędnych narzędzi takiej grupy śledczej oraz niezbędnych procedur, jakie należy zastosować, nie będę tu wchodził w szczegóły,

gdyż cały jego tekst wart jest gruntownego przestudiowania (lekturę polecam członkom parlamentarnego zespołu zajmującego się katastrofą). Autor mówi o tym, że badający muszą dysponować własnym biurem ze sprzętem komputerowym, odpowiednim oprogramowaniem, wykorzystać systemy, typu GIS, GPS, SAR (Synthetic Aperture Radar), GLONASS (ros. GPS), dokładnie ofotografować z lotu ptaka miejsce zdarzenia, powinni mieć zapisy z czarnych skrzynek i rejestratorów lotu, rzecz jasna, analizę trajektorii lotu na podstawie położenia szczątków maszyny (w jej trakcie przeprowadza się np. symulacje, które pozwalają ustalić, kiedy doszło do eksplozji lub też, jaki byłby rozkład szczątków, gdyby eksplozja zaszła w takim a takim momencie) itd.

Twierdzi on, że im bliżej materiału wybuchowego jest dany fragment maszyny, gdy dochodzi już do eksplozji, tym większa energia jest mu przekazywana w trakcie wybuchu, a więc tym większe jest prawdopodobieństwo, że zostanie ta część odrzucona z określoną prędkością od „epicentrum”. Im większy jest użyty ładunek, tym silniejszy efekt. Zatem te szczątki, które położone są najdalej, mogłyby być kawałkami urządzenia wybuchowego oraz obiektami ułożowanymi najbliżej eksplozji (to mogą być ofiary, bagaże, ubrania, fragmenty szkieletu samolotu itp.). Taki materiał może potencjalnie zawierać ślady powybuchowe (biologiczne, chemiczne, metalurgiczne lub konstrukcyjne). Analiza trajektorii pomóc może zatem w znalezieniu kluczowych dowodów zamachu. Przyszło mi więc do głowy, że może skrzydło (zakładając, że należy do tupolewa, bo jak pamiętamy, są co do tego wątpliwości), które leżało najdalej od miejsca katastrofy, nie zostało po prostu urwane w wyniku pierwszej eksplozji.

Niezbędne jest dokonanie w Polsce rekonstrukcji wraku (po przewiezieniu szczątków do kraju). Można jej dokonywać fizycznie i komputerowo. Części samolotu można rozłożyć płasko lub kompletować w formie przestrzennej. W trakcie fizycznej rekonstrukcji bada się osady, sadzę, ślady smaru, pęknięcia i

deformacje materiałów. Wydaje się, że zaproszenie specjalistów z krajów, gdzie już badano katastrofy spowodowane użyciem materiałów wybuchowych, znacznie ułatwi i przyspieszy takie śledcze prace.

Autor: Free Your Mind

Źródło: [Niezależny Serwis Informacyjny](#)