

Lot Tupolewa był kontrolowany przez kontrwywiad. Żądanie dymisji ministra Klicha

19 kwietnia 2010

Służba Kontrwywiadu Wojskowego na bieżąco śledziła lot samolotu prezydenckiego Tu-154 lecącego do Smoleńska – dowiedział się dziennik Rzeczpospolita.

Najważniejsze parametry lotu, w tym informujące o bieżącym położeniu maszyny, jej wysokości i prędkości, były śledzone przez służby SKW. Jak ustalili dziennikarze, oprócz parametrów lotu, SKW posiadają też nagrania rozmów pilotów, jednak kontrwywiad nie zamierza ani dzielić się tymi informacjami z prokuratorami ani komentować sprawy.

„Służba Kontrwywiadu Wojskowego nie udziela informacji na temat podejmowanych działań” – stwierdza w piśmie płk. Krzysztof Dusza, dyrektor gabinetu szefa SKW, a pułkownik Zbigniew Rzepa z Naczelnej Prokuratury Wojskowej uważa, że „SKW jest samodzielną służbą i nie w gestii prokuratury jest informowanie o jej działalności”.

Jak stwierdza Rzeczpospolita, polscy prokuratorzy nie otrzymali jeszcze od strony rosyjskiej „żadnych materiałów dotyczących katastrofy”. Działania prokuratury rosyjskiej sprawiają wrażenie, że zamierza kontrolować całą sprawę odpowiednio dozując informacje. Rosyjski prokurator naczelny Jurij Czajka zapewnił polskiego Prokuratora Generalnego, Andrzeja Semerta, że polska prokuratura „sukcesywnie i w miarę postępów śledztwa” będzie otrzymywać informacje.

Służba Kontrwywiadu Wojskowego powołana została w 2006 roku i podlega jest Ministrowi Obrony Narodowej. Funkcję tę pełni od trzech lat Bogdan Klich. W katastrofach lotniczych samolotów podległych Ministerstwu Obrony Narodowej, za jego kadencji

zginęło już 121 osób, w tym dwóch Prezydentów RP, najwyżsi rangą dowódcy wojskowi oraz funkcjonariusze wielu kluczowych instytucji państwa polskiego. Coraz więcej środowisk zadaje głośnie i przejmujące pytanie: kto jeszcze musi zginąć, aby w MON nastąpiły radykalne zmiany? Póki co, minister Klich robi dobrą minę do złej gry. Jak ujął to Tomasz Hypki, ekspert lotniczy, jeden z redaktorów pisma Skrzydłata Polska i sekretarz Krajowej Rady Lotnictwa, zachowanie ministra Klicha oraz zastępcy szefa sztabu generała broni Mieczysława Stachowiaka, wskazują na zachowanie przeświadczenia, że "Prezydent zginął zgodnie z procedurami". Generał Stachowiak powiedział, że choć wypadek miał miejsce, to "procedury zostały zachowane".

Coraz więcej środowisk domaga się dymisji ministra Klicha, człowieka nie mającego żadnego doświadczenia w zawiadowaniu sprawami obronności kraju. Minister Klich, wierny członek Platformy Obywatelskiej, jest z zawodu lekarzem psychiatrą.

Jak informuje serwis informacyjny Altair, nadchodzą pisma do władz z żądaniem dokonania radykalnych zmian w MON-ie. Zacytowano jeden z listów-apeli, wystosowany przez przedstawicieli Kombatanów II Wojny Światowej, Kresowiaków i posłów, do premiera Donalda Tuska, w którym Autorzy zwracają się z apelem, pisząc:

„Szanowny Panie Premierze,

10 kwietnia 2010 doszło do jednej z największych katastrof we współczesnych dziejach Rzeczypospolitej Polskiej. Zginęło dwóch Jej Prezydentów, wiele ważnych osobistości życia publicznego, najwyżsi rangą dowódcy wojskowi, weterani walk o niepodległą Polskę, osoby im towarzyszące i załoga wiozącego Ich samolotu Tu-154M. To tragedia na niewyobrażalną skalę i trudnych do wyobrażenia dla naszego państwa skutkach.

Niestety, to nie pierwsza w ostatnich latach katastrofa w polskim lotnictwie wojskowym wynikająca z podobnych

przesłanek. 2 lata temu w podobnych okolicznościach, w katastrofie samolotu CASA C295M, zginęło 20 żołnierzy, w tym wysocy rangą dowódcy Sił Powietrznych. Później zdarzyły się kolejne katastrofy, choć na mniejszą skalę. Bez wątpienia jednak wynikające z niskiego poziomu wyszkolenia odpowiedzialnych za nie pilotów. W nich także zginęli niewinni ludzie.

Żadna z tych katastrof nie doprowadziła do podjęcia działań zmierzających do uzdrowienia sytuacji w Ministerstwie Obrony Narodowej, w obowiązujących procedurach, w systemie szkolenia lotniczego. Żołnierzy, którzy domagali się zmian, odsuwano od podejmowania decyzji, a kierujący Ministerstwem Bogdan Klich nie przyjmował do wiadomości krytyki, dbając przede wszystkim o promocję swej osoby. W oficjalnych pismach i wystąpieniach tłumaczył, że do należytego szkolenia pilotów może wystarczyć 30-40 godzin rocznego nalotu. Chwalił system szkolenia i zapewniał, że bezpieczeństwo w polskim lotnictwie jest traktowane priorytetowo.

Panie Premierze,

Co jeszcze ma się zdarzyć? Kto jeszcze ma zginąć, by podjęto radykalne kroki, zmieniające sytuację w Ministerstwie Obrony Narodowej? Ile razy jeszcze minister Bogdan Klich będzie zapewniał, że MON ma znakomite procedury? I że są one przestrzegane.

Panie Premierze,

Domagamy się natychmiastowej dymisji ministra Bogdana Klicha i wszczęcia programu naprawczego w MON. Nadzwyczajna sytuacja wymaga nadzwyczajnych i szybkich działań. Jeśli ich Pan nie podejmie, przejmie Pan wszelką odpowiedzialność za dalsze postępowanie ministra Bogdana Klicha i jego skutki. Za niewinnie przelewaną polską krew."

Oprócz tajnych informacji dotyczących tragicznego lotu Tupolewa, śledzonego na bieżąco przez kontrwywiad posiadający

swoje własne tajne stacje nasłuchowe, należy przywołać inne wysoce niepokojące przesłanki, które mogą i powinny nadać kolorytu i dynamiki śledztwa. Jak wiadomo, samolot prezydencki, który uległ wypadkowi, w grudniu 2009 roku był remontowany w rosyjskich zakładach Aviakor w Samarze. Wymieniono w nim wtedy trzy silniki, wzbogacono elektronikę i system nawigacyjny. Wszystko wskazuje na to, że również amerykański system TAWS (Terrain Awareness and Warning System TAWS), zabezpieczający pilotów przed nadmiernym zbliżaniem się do ziemi, był w tych zakładach instalowany. Podejrzewa się, że system TAWS mógł zawieść, choć wydaje się to wysoce nieprawdopodobne, gdyż byłaby to pierwsza w historii katastrofa lotnicza tym spowodowana. Jednak mogą cisnąć się podejrzenia co do rzetelności przeprowadzonego remontu w rosyjskich zakładach naprawczych. Okazuje się bowiem, że już w 2004 roku wykryto wielkie fałszerstwa w podmoskiewskich zakładach remontowych. Informowała o tym prasa fachowa, w tym Skrzydłata Polska (numer 12/2006). Prokuratura rosyjska znalazła w zakładach we Wnukowie blankiety i podrabiane pieczęcie kilkudziesięciu producentów lotniczych, których sygnatury wykorzystywano do fałszowania części zamiennych. W remontowanych wtedy samolotach, w tym i w polskich rządowych Tu-154M oraz Jak-40, montowano części używane certyfikowane jako części nowe. Czy wobec tego wcześniejszego przypadku oraz niewyjaśnionej, tajemniczej katastrofy samolotu prezydenckiego, nie należy zadawać podobnych pytań w śledztwie?

Jak widać z dotychczas prowadzonego śledztwa, które – sądząc z przebiegu i przedostających się do społeczeństwa zdawkowych informacji – kontrolowane jest przez stronę rosyjską, nie można ustalić przekonujących przyczyn wypadku. Jednostronnie i ad hoc przedstawiona przyczyna jako “błąd pilota”, może być krzywdząca dla polskiej obsługi samolotu. Opierając się na dotychczasowej wiedzy, jeśli można byłoby tą winą obciążyć obsługę samolotu, to jedynie w zakresie nierozważnej decyzji o lądowaniu w warunkach ekstremalnych na źle wyposażonym

lotnisku. Jednak wina po stronie polskiej jest bardziej rozłożona i obejmuje przede wszystkim braku lotów rozpoznawczych. Jak powiedział pierwszy zastępca naczelnika głównego sztabu WWS, generał-lejtnant Aleksander Alioszyn, przed przylotem samolotów polskich i rosyjskich w dniu 7 kwietnia br, samolot Jak-40 dokonał lotów rozpoznawczych zabezpieczając podejścia do lądowania przy właściwych minimalnych warunkach meteorologicznych, jednak przed lotem Prezydenta w dniu 10 kwietnia takich lotów nie było, a przynajmniej nic o nich nie wiemy. Jeśli miałyby ich zabraknąć, odpowiedzialny za tę sytuację jest minister Bogdan Klich, który nie wywiązał się należycie ze swoich obowiązków.

Odpowiedzialność strony rosyjskiej natomiast, może być większego rzędu, gdyż ujawnione przez białoruską gazetę Wieści Witebska informacje wskazują, że w godzinę po katastrofie rosyjscy wojskowi i milicjanci wymieniali przepalone żarówki w lampach naprowadzających na lotnisku pod Smoleńskiem. Wskazywałoby to na spowodowanie bezpośredniego zagrożenia dla komunikacji lotniczej. Można wyrażać nadzieję – ale i poważne obawy – czy śledztwo będzie prowadzone rzetelnie, bo zarówno siły sprawujące obecnie władzę w Polsce, jak i strona rosyjska mają wiele do ukrycia.

Autor: Lech Maziakowski (Washington, DC)

Na podstawie: Rzeczpospolita

Źródło: [Bibuła](#)