

# To mógł być zamach

17 kwietnia 2010

Zamieszczam zbiór materiałów i hipotez związanych z katastrofą prezydenckiego samolotu w Smoleńsku. Starałem się wyselekcjonować te najbardziej prawdopodobne. Wina Rosjan jest niemal pewna – pytanie czy było to przypadkowe czy celowe. Na celowe działanie wskazuje krótki film mogący świadczyć, że z katastrofy ocalało przynajmniej kilka osób.

Film nagrany na miejscu tragedii. Najlepiej słuchać ze słuchawkami. 00:12 Słuchać po polsku stanowczym tonem „uspokój się” 00:16 „patrz mu w oczy” 00:21 „uspokój się” 00:44 „uchodit” 00:47 po rosyjsku „dawaj tuda paskuda” 00:48 „dawaj gnata!” 00:50 „ubijaj tuda” 00:53 „żyje” 00:57 strzał 00:59 „nie zabijaj mnie” 01:06 strzał 01:07 śmiechy 01:13 „gdzie! na zad! 01:22 strzał. Według internautów widać również rannych w katastrofie ludzi. Minimum, jakie rząd Tuska musi zrobić, to powołanie międzynarodowej komisji ekspertów do wyjaśnienia tej katastrofy oraz natychmiastowe przewiezienie do Warszawy i sekcja zwłok wszystkich ofiar, a przynajmniej tych, które doznały znacznych obrażeń – należy sprawdzić, czy te obrażenia nie zostały dokonane wiele godzin po śmierci, aby ukryć ślady po nabojach. Zamieszczam kilka linków, ponieważ pierwszy filmik został usunięty z youtube.com i to samo może się stać z następnymi.

[www.elblag24.pl/index.php?m=376&id=384](http://www.elblag24.pl/index.php?m=376&id=384)

[www.youtube.com/watch?v=frgKTW3jm\\_Y](http://www.youtube.com/watch?v=frgKTW3jm_Y)

[www.youtube.com/watch?v=11LpvGjd9RU](http://www.youtube.com/watch?v=11LpvGjd9RU)

[www.youtube.com/watch?v=SHEHSfTdz4w&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=SHEHSfTdz4w&feature=player_embedded)

[www.dailymotion.pl/video/xcxpvt\\_first-minutes-after-the-crash-of-th\\_news](http://www.dailymotion.pl/video/xcxpvt_first-minutes-after-the-crash-of-th_news)

Ten sam filmik w rosyjskiej telewizji. Dźwięk jest w nim już ewidentnie zmanipulowany. Nie słychać strzałów ani krzyków.

[www.youtube.com/watch?v=TjJX2xSL-sw&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=TjJX2xSL-sw&feature=player_embedded)

– Biegliśmy. Chcieliśmy wyciągać ofiary, jednak nikogo nie mogliśmy znaleźć – relacjonuje pierwsze chwile po katastrofie ambasador RP w Rosji Jerzy Bahr. – Skierowałem się natychmiast za pierwszym zobaczonym wozem straży pożarnej i dzięki temu znalazłem się na miejscu bardzo, bardzo szybko. Po prostu biegłem przez jakieś tam łąki w tym kierunku, gdzie widać było, że się coś stało – opowiada Bahr. Gdy dotarł na miejsce szczątki samolotu jeszcze się paliły. – Zobaczyłem krajobraz jak po trzęsieniu ziemi – mówi. Nikogo? Czy to możliwe bez wybuchu/wybuchów w kabinie pasażerskiej?

[wiadomosci.onet.pl/2155117,28350,wiadomosceu.html](http://wiadomosci.onet.pl/2155117,28350,wiadomosceu.html)

Sławomir Wiśniewski, montażysta TVP był jedną z pierwszych osób, które dotarły na miejsce katastrofy prezydenckiego sam. – Patrzę w mgłę i widzę, że idzie samolot bardzo nisko, lewym skrzydłem prawie w dół. I normalnie przez okno usłyszałem taki straszny huk. Widać było jakby coś było niszczone, tratowane. Dwa błyski ognia, ale nie jakaś wielki wybuch jak zwykle się widzi przy katastrofach lotniczych. Wiśniewskiego robił zdjęcia tylko przez chwilę. Potem został wyprowadzony przez służby ratownicze. – Próbowałem uciekać przed funkcjonariuszami, ale jak wpadłem w błoto, to już nie mogłem. Złapali mnie i kazali oddać kasetę – mówił Wiśniewski. Kasetą została uratowana tylko dlatego, że Wiśniewski dał im inną kasetę oraz wyciągnęli mu resztę kaset z plecaka, o czym mówił w TVP INFO.

[www.tvp.pl/www.tvp.info/informacje/swiat/na-miejscu-byla-potwor-na-cisza/1642519](http://www.tvp.pl/www.tvp.info/informacje/swiat/na-miejscu-byla-potwor-na-cisza/1642519)

Sprawa 3 ciężko rannych. Informacja podana przez wiceministra spraw zagranicznych Paszkowskiego podobna do zupełnie niezwykłej śmierci kobiety uratowanej z samolotu przewożącego ministra USA w 1996 roku podejrzanego o korupcję. Oczywiście może to była plotka, ale przekazano ją wiceministrowi jako

wiarygodną – gdyby te osoby żyły mogłyby powiedzieć co się działo na pokładzie tuż przed katastrofą, jeśli był wybuch w środku samolotu ich słowa byłyby niezbitym dowodem na to.

Po południu w dniu katastrofy na miejsce wokół wraku przyjechały koparki i ciężarówki, które sprzątają góry śmieci zalegające przy ogrodzeniu lotniska.

[wiadomosci.onet.pl/2153248,12,smolensk\\_przepychanki\\_dziennikarzy\\_z\\_milicja,item.html](http://wiadomosci.onet.pl/2153248,12,smolensk_przepychanki_dziennikarzy_z_milicja,item.html)

Zdjęcia z katastrofy, które zrobił świadek, zostały zarekwirowane przez Federalną Służbę Bezpieczeństwa. – Wielu oficerów FSB, którzy ścisłym kordonem otaczają miejsce wypadku, pilnuje, aby nikt, w tym dziennikarze, nie zbliżył się w pobliże roztrzaskanego samolotu – powiedział na antenie TVN24 reporter „Faktów” Andrzej Zaucha.

[www.tvn24.pl/0,1651564,0,1,samolot-rozstarzaskany-czesci-plone-ly-chaos,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/0,1651564,0,1,samolot-rozstarzaskany-czesci-plone-ly-chaos,wiadomosc.html)

Polski reporter zobaczył przyjazd wielu rządowych samochodów już w 10 minut po katastrofie.

[wolnemedi.net/?p=21081](http://wolnemedi.net/?p=21081)

Komórki w niektórych sieciach nagle straciły zasięg.

[www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100412&typ=tk&id=tk17.txt](http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100412&typ=tk&id=tk17.txt)

W trakcie przesłuchiwania głównego kontrolera lotów informacje uzyskane przez Rosjan, a później przez polskich prokuratorów, w niektórych kwestiach znacznie się różniły. Chodzi o różnicę w liczbie podejść do lądowania i rzekomą nieznajomość rosyjskiego przez pilotów Tu-154M. Jeżeli ktoś jest przesłuchiwany dwa razy i mówi wówczas dwie różne rzeczy, wówczas trzeba przyjąć, że mówi nieprawdę. Tak to należałoby rozpatrywać. My, jako prokuratorzy, opieramy się na zdobytych informacjach i każdy dowód zostaje przez nas poddany późniejszej ocenie. Jeżeli wychodzi nam, że ktoś kłamie,

wówczas wyciąga się konsekwencje. Aczkolwiek trzeba pamiętać, że w tym przypadku świadkowie przesłuchiwani są według procedury rosyjskiej, gdyż śledztwo prowadzi prokuratura rosyjska.

[www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100414&id=tk05.txt](http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100414&id=tk05.txt)

Na zdjęciach, wykonanych kilka godzin po tragedii, wojskowi wymieniają żarówki w naprowadzaczach na pas startowy. Publikujemy zdjęcia, wykonane przed godziną 18:00 przez białoruskiego fotografa i blogera, który był na miejscu zdarzenia. Na fotografiach widać wojskowych, niosących reflektory i kabel, a potem wymieniających lampy w żarówkach naprowadzających na pas startowy. Czy oznacza to, że wymieniany sprzęt był niesprawny? To jedno z pytań, na które – miejmy nadzieję – odpowiedzą polscy śledczy badający przyczyny katastrofy. Zdjęcia otrzymała pocztą elektroniczną polska Fundacja Wolność i Demokracja.

[www.niezalezna.pl/article/show/id/33027](http://www.niezalezna.pl/article/show/id/33027)

Samolot z polskimi dziennikarzami wylądował wcześniej, później mgły się zwykle unoszą. Tymczasem świadkowie mówią o gęstej mgle. Zgromadzeni w odległym o kilkanaście kilometrów Katyniu mówią, że w momencie katastrofy nie było mgły, a jedynie chmury. Około 10 było już w rejonie lotniska pogodnie, co pokazywały telewizyjne kamery. Spostrzeżenia naocznych świadków katastrofy z okolic Smoleńska, wzięwszy pod uwagę, iż miała miejsce ( w/g czasu polskiego o 8,56) – w/g czasu moskiewskiego o 10,56. Przetłumaczone z rosyjskiego forum:

Winzard 11:56 – Rano żona jechała autem – mgły nie było żadnej! Red Angel 11:59 – Właśnie ok. 11-tej mgła zrobiła się nagle gęsta.

[forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=2&t=48375](http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=2&t=48375)

Wywołanie mgły nie jest żadnym problemem technicznym. Zwraca uwagę fakt jej nagłe pojawienie się i zniknięcie, oraz fakt że

błędne informacje przekazane pilotom z wieży kontrolnej nie miałyby żadnego znaczenia, gdyby piloci dobrze widzieli ziemię.

Główne śledztwo prowadzi prokuratura rosyjska. Niezależne postępowanie Prokuratury Wojskowej w Warszawie jest uwarunkowane przez śledztwo rosyjskie. Choć i nasze wnioski zostaną uwzględnione. Rosjanie na bieżąco informują polskich śledczych o postępach w śledztwie.

[www.se.pl/wydarzenia/opinie/jestesmy-uzaleznieni-od-rosyjskiego-sledztwa\\_136276.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/jestesmy-uzaleznieni-od-rosyjskiego-sledztwa_136276.html)

Na wieży kontroli lotów powinni być polscy eksperci i służby, patrzeć Rosjanom na ręce. Rząd Tuska nie powinien na tym oszczędzać.

Zastanawiająca jest informacja świadków mówiąca o krążeniu nad lotniskiem przez około dwie godziny samolotu. Rosjanie mają od kilkadziesiąt lat perfekcyjnie opanowaną sztukę wywoływania deszczu przy pomocy jodku srebra, którego niewielka ilość po rozpyleniu powoduje powstanie niskiej chmury deszczowej.

Gdyby w Polsce rozbił się samolot prezydentem innego kraju, to po kilku godzinach przyleciałyby i przejęły kontrolę służby tego kraju aż nie odszukałoby ciał ofiar i wszystkich dokumentów i ważnych elementów samolotu (aparatura do nawigacji, łączności, książki kodowe, kody dostępu, itp.). Tymczasem Polska lekkomyślnie zdała się w pełni na Rosję.

Wrak samolotu. Widać kilka poszczególnych części samolotu, które można by było policzyć na palcach obu rąk. Było to może 10%, maksymalnie 15% kadłuba samolotu. Gdzie się podziała reszta szczątków tej potężnej maszyny? Jest to 55 tonowy samolot o powierzchni nośnej ponad 200 m<sup>2</sup>, zabierający max 160 pasażerów. Jedyne większe kawałki skrzydła widoczne na filmach ma jakieś 3-4 m<sup>2</sup>. Do tego fragment dziobu samolotu. A gdzie reszta? Już na pierwszy rzut oka widać było, że cały kadłub został dosłownie rozerwany na strzępy, w drobny mak – jego tam

po prostu nie było! Co spowodowało takie uszkodzenia? Czy aby na pewno był to wybuch paliwa lotniczego? Świadkowie naoczni, pracownicy bazy i mieszkańcy potwierdzają, że samolot skręcał na bardzo niskiej wysokości, zahaczając niemalże o samochody jadące lokalną drogą. Kierowcy i przechodnie widzieli upadek oraz wybuch i pożar. Niektórzy twierdzą, że wybuch miał miejsce zanim maszyna rozbiła się o ziemię. Jak na sprawę nie patrzeć, Tupolew 154 jest konstrukcją typu nie gniotsa, nie łamioisa. Prędkość przy lądowaniu jest znikoma, rzędu 200 km/h (i stąd wynika niebezpieczny brak manewrowości) i trudno przy takiej prędkości wytłumaczyć wrak w kawałkach. Wbrew wyobrażeniom samolot to nie jest latająca bomba, która przy uderzeniu wybuchu. Więcej – paliwo lotnicze pali się jak każde inne, a wybuchu tylko starannie mieszane z tlenem. Jak zatem wytłumaczyć wybuch? Nijak. Przy tej prędkości wrak samolotu powinien być w jednym kawałku. Dodatkowo trzeba uwzględnić, że – zgodnie z oficjalną wersją oraz relacjami świadków – prezydencki tutek zahaczał o drzewa, więc spadł efektywnie z wysokości ok 20 m. Cały impet uderzenia pochodził zatem od ruchu w poziomie, przy minimalnej prędkości. Co wywołało eksplozję? Nie wiadomo. Rzadki zagajnik, w którym leżą szczątki, właściwie nie powinien być nawet przeszkodą przy szczęśliwym lądowaniu w linii prostej. Znane są przypadki awaryjnych lądowań Tu-154 na polach. Tu-154 ma konstrukcję konia roboczego i dlatego z lubością jest używany w wersji transportowej przez różnej maści mafie. Potrafi wylądować bezpiecznie (i wystartować) w metrowym śniegu oraz na polnej drodze. Nie ma lepszego samolotu dla przemytników. Skoro tak, dlaczego nie mógł położyć się na zagajniku? Bo pilot najwyraźniej będąc tuż nad ziemią, zorientował się, że pas lotniska jest z boku i do niego już nie zdążył dolecieć. Jeszcze raz: maszyna spadła przed pasem startowym, a nie za nim, jak by należało oczekiwać przy nieudanym podchodzeniu. Pilot celował w niewłaściwe miejsce na mapie. Czy był pijany, czy przyrządy wskazywały mu niewłaściwe położenie?

Oto zeznanie naocznego świadka, który mówi, iż widział samolot, z którym dzieje się coś poważnego. Potem świadek ten usłyszał w oddali wielki hałas „jakby wybuchła bomba”.

[wp.tv/i,Swiatek-katastrofy-polskiego-samolotu,mid,549061,klip.html](http://wp.tv/i,Swiatek-katastrofy-polskiego-samolotu,mid,549061,klip.html)

Paliwo czy to ropa czy benzyna nie eksploduje tak łatwo jak byśmy tego chcieli a jeśli już to siła eksplozji nawet znacznej ilości paliwa nie jest zbyt silna. Wielkiego pożaru nie było! Dodatkowo sama eksplozja jak twierdzą domniemani świadkowie była niejako krótkim błyskiem a tymczasem: paliwo eksplodując spala się dużo wolniej niż materiały wybuchowe dodatkowo mamy wtedy bardzo efektowną kulę ognia i gęsty czarny dym tak dopala się pozostała część paliwa która nie zdążyła wymieszać się z powietrzem. Nie bez przyczyny podczas kręcenia filmów stosuje się dodatkowo jakieś paliwo płynne. Nikt nie widział kuli ognia ani dymu. Ponoć był tylko szybki błysk i silna eksplozja co sugeruje użycie silniejszych materiałów wybuchowych gdzie prędkość detonacji dochodzi do 7000m/s co by tłumaczyło spory rozsiew kawałków samolotu i sporą fragmentację zwłok.

Ilość eksplozji. Niektórzy świadkowie mówią, iż słyszeli kilka odgłosów detonacji, inni wspominali o dwóch takich odgłosach. Dyrektor departamentu wschodniego MSZ nie słyszał eksplozji, jednocześnie wiedząc o tragicznym wypadku. W takim razie czy eksplozje te były wcześniej, w powietrzu, kiedy samolot był w pewnym oddaleniu od lotniska? Szczątki o małej wielkości są rozsypane po szerokim na co najmniej kilometr pasie. Skoro maszyna rozbiła się na ziemi, to co robią te szczątki na tak dużym obszarze? Wszystko wygląda na to, że maszyna rozbiła się już w powietrzu, zaś na ziemi spadały pojedyncze szczątki.

[astral-projection.blog.onet.pl/2,ID404487538,index.html](http://astral-projection.blog.onet.pl/2,ID404487538,index.html)

Podejrzany jest stan ciał. Tylko 14 ciał udało się zidentyfikować bezpośrednio, przez rodziny ofiar. Na chwilę

obecną media podają, iż w wypadku innych ciał potrzebne będą testy DNA. Wczoraj podano informację, iż niektóre ciała były rozcłonkowane. Na uwagę zwraca też inny fakt. Otóż pan Prezydent i pani Prezydentowa siedzieli obok siebie w momencie lądowania. Procedury zabraniają wychodzenia do toalety w czasie lądowania. Dlaczego więc ciało Prezydenta zidentyfikowano od razu, zaś ciało Pierwszej Damy rozpoznano dopiero po szczegółach typu obrączka ślubna? Przecież siedzieli obok siebie, a z tego, co głosi wersja kreowana przez media, na pokładzie nie doszło wybuchu bomby, który mógłby poczynić takie różnice? Dlaczego nie dokonano sekcji zwłok, która jednoznacznie ustaliłaby zamach. Gaz, związki chemiczne po wybuchu bomby, kula w ciele ofiary. W takich przypadkach jak ten szczegółowo powinny być zbadane ciała wszystkich pasażerów dosłownie centymetr po centymetrze.

[astral-projection.blog.onet.pl/2,ID404487538,index.html](http://astral-projection.blog.onet.pl/2,ID404487538,index.html)

Jeżeli strona rosyjska nie ma nic do ukrycia w sprawie wypadku, to Rosjanie (obsługa lotniska, milicjanci, wojskowi) powinni być podczas przesłuchania podłączeni do wariografu. Szczególnie należy wypytać o strzały i krzyki tuż po katastrofie. Jest to katastrofa, w której zginęły najważniejsze osoby w państwie Polskim i dochodzenie do prawdy wymaga wyjątkowych starań i metod postępowania.

Zdaniem drugiego pilota samolotu prezydenckiego, kpt Tomasza Pietrzaka, było tylko jedno podejście do lądowania prezydenckiego samolotu. – Ci piloci, którzy byli szkoleni i wyznaczani na dowódców załogi musieli spełniać kryteria trzeźwej oceny sytuacji. Charakteryzowali się odpornością, która pozwalała mieć pewność, że nie będzie w żaden sposób ulegała presji, że będą tzw. „twardzielami” – komentuje pokątne insynuacje, jakoby pilot prezydenckiego samolotu miał ulec czyimś presjom, by jednak lądować w Smoleńsku, kpt Tomasz Pietrzak. Według jego wiedzy, podejść do lądowania było nie cztery, jak podaje strona rosyjska, a jedno. Samolot bowiem może podchodzić do lądowania tylko dwa razy, później musi

odlecieć na lotnisko zastępcze. – Jeżeli lotnisko nie jest w stanie wykonywać żadnych operacji, to się je zamyka. Natomiast w tym przypadku były sugestie „proponujemy żebyście pojechali tu”, to nie był nakaz wykonania lotu na lotnisko zapasowe. Jeżeli byłby to nakaz, to byłoby jednoznaczne, nie byłoby dyskusji. Tu były sugestie, dlatego dowódca załogi mając możliwość lądowania zawsze sprawdza, robi jedno zejście, drugie zejście, więc może to sobie ocenić – twierdzi pilot.

[fronda.pl/news/czytaj/kpt\\_pietrzak\\_to\\_nie\\_pilot\\_zawinil\\_nad\\_smolenskiem](http://fronda.pl/news/czytaj/kpt_pietrzak_to_nie_pilot_zawinil_nad_smolenskiem)

„Nie możemy wykluczyć hipotezy, że piloci zostali wprowadzeni w błąd lub po prostu źle usłyszeli kolejne liczby od naprowadzającego ich kontrolera” – powiedział „Dziennikowi” jeden z polskich prokuratorów nadzorujących śledztwo w sprawie katastrofy pod Smoleńskiem. Zastanawia fakt, dlaczego w pewnym momencie zerwali łączność z Rosjanami.

[www.niezalezna.pl/article/show/id/32967](http://www.niezalezna.pl/article/show/id/32967)

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie wszczęła śledztwo w sprawie „nieumyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu powietrznym, w wyniku której śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie samolotu TU-154 Sił Powietrznych RP, numer boczny 101, w tym prezydent RP, pan Lech Kaczyński oraz członkowie załogi”. Bardzo mało wiadomo o okolicznościach, skąd pewność prokuratury, że było to nieumyślne?

[wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,We-wraku-6-ofiar-glos-z-czarnej-skrzynki-odczytany,wid,12168692,wiadomosc.html](http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,We-wraku-6-ofiar-glos-z-czarnej-skrzynki-odczytany,wid,12168692,wiadomosc.html)

Lista rozbieżności w ocenie możliwych przyczyn katastrofy prezydenckiego samolotu.

[www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100413&id=tk06.txt](http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100413&id=tk06.txt)

Prezydencki Tupolew był wyposażony w urządzenie zabezpieczające, które ostrzega pilotów przed nadmiernym

zbliżeniem się do ziemi. Ten fakt pogłębia tylko tajemnicę upadku i eksplozji samolotu z Lechem Kaczyńskim – pisze „USA Today”. Na zagadkowość katastrofy zwrócił uwagę dwa dni temu John Hamby, rzecznik Universal Avionics Systems of Tucson – producenta urządzenia, zwanego Terrain Awareness and Warning System (TAWS). TAWS zawiera skomputeryzowane mapy świata i ostrzega pilotów za każdym razem, gdy za bardzo zbliżą się do szczytu, wieży radiowej lub innej przeszkody – a także w przypadku zbyt małej odległości do ziemi. To bowiem właśnie kłopoty przy lądowaniu są najczęstszą przyczyną wypadków samolotowych. Od 2005 r. urządzenia TAWS są obowiązkowo montowane we wszystkich nowo wyprodukowanych samolotach linii komercyjnych. Jeśli samolot jest na zbyt małej wysokości, TAWS reaguje głośnym sygnałem dźwiękowym. Dzięki temu doprowadzono do całkowitego wyeliminowania katastrof lotniczych przy lądowaniu. Wystarczy powiedzieć, że od końca lat 90., gdy zaczęto montować TAWS w starych i nowych maszynach, ŻADEN samolot z tym systemem nie uległ katastrofie. Żaden – do 10 kwietnia 2010 r. Fakt, że prezydencki TU-154 miał zainstalowany TAWS, „stawia więcej pytań niż odpowiedzi” – stwierdził John Cox, konsultant ds. bezpieczeństwa i ekspert od wypadków. „Naprawdę chciałbym wiedzieć, co działo się na pokładzie, ponieważ niezależnie od tego, pod jaką presją byli piloci i z jakimi warunkami pogodowymi mieli do czynienia, nigdy żaden pilot nie zignorował ostrzeżenia TAWS. Czym różnił się ten samolot, że stało się inaczej?” – pyta Cox. Jedną z ewentualnych przyczyn – według Billa Vossa, prezesa Fundacji Bezpieczeństwa Lotów (Flight Safety Foundation) – może być niedokładność mapy Rosji w systemie TAWS. Ani rosyjscy, ani polscy śledczy badający sprawę katastrofy pod Smoleńskiem ani razu nie wspomnieli o systemie TAWS. Nie wiadomo też, czy z zapisu czarnych skrzynek udało się uzyskać informację o aktywności urządzenia.

[www.niezalezna.pl/article/show/id/33083](http://www.niezalezna.pl/article/show/id/33083)

Ze wstępnych informacji przekazanych premierowi Władimirowi

Putinowi wynika, że przed wypadkiem rządowego Tu-154 silniki pracowały prawidłowo. Tymczasem świadkowie twierdzą, że odgłos silników był dziwny. Zapewnienia, że wybuchu i pożaru na pokładzie samolotu nie było również są sprzeczne z relacjami świadków, którzy mówią o wybuchu przed uderzeniem w ziemię.

[www.rp.pl/arttykul/461265\\_Nie\\_bylo\\_wybuchu\\_ani\\_ognia.html](http://www.rp.pl/arttykul/461265_Nie_bylo_wybuchu_ani_ognia.html)

Zdjęcie satelitarne szczątków samolotu prezydenckiego i pasa na którym miał wylądować.

[img710.imageshack.us/img710/9725/smolenskv4.jpg](http://img710.imageshack.us/img710/9725/smolenskv4.jpg)

[www.flickr.com/photos/digitalglobe-imagery/4515204703/sizes/o/](http://www.flickr.com/photos/digitalglobe-imagery/4515204703/sizes/o/)

Zdjęcia pokazujące drzewa ścięte przez samolot i ich umiejscowienie. Obraz warto powiększyć.

[img255.imageshack.us/img255/8929/095459e246f5.jpg](http://img255.imageshack.us/img255/8929/095459e246f5.jpg)

Trzy dni przed katastrofą prezydenckiego Tupolewa w Smoleńsku na tym samym lotnisku lądowały samoloty z Władimirem Putinem i Donaldem Tuskiem. Na ich przyjazd do Smoleńska sprowadzono dodatkowy sprzęt nawigacyjny. Jest prawdopodobne, że przed lądowaniem samolotu z Lechem Kaczyńskim sprzęt ten usunięto z lotniska. O sprawie w „Moscow Times” napisała znana rosyjska komentatorka Julia Łatynina. Źródłem informacji mieli być piloci znający procedury lotów rosyjskiego premiera. W rozmowie z korespondentem RMF FM Przemysławem Marcem Julia Łatynina powiedziała, że o ile wizyta Tuska była przygotowana, to wizytę prezydenta Kaczyńskiego rosyjskie władze traktowały jak zbędną. Kiedy Putin i Tusk przylatywali, na miejsce przywieziono specjalne radiolokacyjne przyrządy. Ponieważ nie było śladu takich urządzeń, gdy przylatywał Kaczyński, to oznacza, że je zabrano – mówiła Łatynina. – Otwarcie mówiąc ja nie potrafię sobie wyobrazić naszego premiera, który ląduje na starym lotnisku wojskowym, na którym niczego nie przygotowano. Pułkownik Bartosz Stroiński, dowódca Tupolewa, którym 7 kwietnia do Smoleńska poleciał premier Tusk powiedział, że załoga podchodziła do lądowania, wykorzystując standardowe

wyposażenie tamtejszego lotniska wojskowego.

[fakty.interia.pl/felietony/ziemkiewicz/news/z-lotniska-pod-smolenskiem-usunieto-sprzet-ktory-sluzyl,1465168,2943](http://fakty.interia.pl/felietony/ziemkiewicz/news/z-lotniska-pod-smolenskiem-usunieto-sprzet-ktory-sluzyl,1465168,2943)

Jak twierdzą eksperci, Tu-154 ma dużą wysokość lądowania, co oznacza, że na sporej wysokości podchodzi do pasa, gdzie ma dotknąć ziemi. Zastanawiające jest więc, dlaczego będąc jeszcze dość daleko od miejsca przyziemienia, Tu-154 znalazł się ledwie kilkadziesiąt metrów nad ziemią i na tej wysokości zahaczył o drzewa. Każdy, kto choć raz oglądał podchodzenie do lądowania samolotów, wie, że nie lecą one tuż nad ziemią, ale docierają na skraj pasa na dość sporej wysokości. Czy maszyna mogła nagle stracić moc w silnikach, a w konsekwencji bardzo szybko stracić także wysokość, przez co pilot nie miał nawet czasu na to zagrożenie zareagować? Jeśli tak, to jaka była tego przyczyna? Trzeba postawić też inne pytanie: dlaczego prezydencki Tu-154 miał lecieć akurat do Mińska lub Moskwy? Przecież Rosja i Białoruś mają kilka innych lotnisk, głównie wojskowych, położonych znacznie bliżej Smoleńska, jak Wiaźma lub Witebsk. I na pewno mają one odpowiednie pasy do przyjmowania takich maszyn, skoro lądowały tam i lądują wojskowe transportowce.

[www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100412&id=tk10.txt](http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100412&id=tk10.txt)

Wypowiedź Ryszarda Drozdowicza z Laboratorium Aerodynamicznego Politechniki Szczecińskiej (ZUT). Jako pilot oceniam, że sugerowany w mediach błąd pilota jest mało prawdopodobny. Na podejściu do lądowania nie wykonuje się żadnych manewrów typu silne przechylenie lub nagłe zmiany prędkości. A takie silne przechylenie zauważyli świadkowie. Pilot wykonał dodatkowe kręgi nadlotniskowe, aby upewnić się co do warunków lądowania i na tej podstawie podjął uzasadnioną decyzję o lądowaniu. Nieprawdopodobne też jest, aby doświadczony pilot wraz z drugim pilotem pomylili się co do wzrokowej oceny wysokości, nawet w przypadku awarii przyrządów, która jest również nieprawdopodobna. Należy tutaj zauważyć, że mgła jest na ogół

z prześwitami i przy dziennym świetle nie stanowi istotnej przeszkody do wzrokowej oceny warunków lądowania. Okoliczności wskazują jednak na poważną awarię lub celowe zablokowanie układu sterowania. Taką blokadę można celowo zamontować tak, aby uruchomiła się przy wypuszczeniu podwozia lub klap bezpośrednio na prostej przed lądowaniem. Przy blokadzie klap lub lotek na prostej katastrofa była nieunikniona, gdyż pilot nawet zwiększając nagle ciąg, nie był w stanie wyprowadzić mocno przechylonej ciężkiej maszyny, mając wysokość rzędu 50-100 m i prędkość rzędu 260 km/h.

[www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100410&typ=ks&id=ks19.txt](http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100410&typ=ks&id=ks19.txt)

Elektromagnetyczna broń pulsacyjna jest w stanie usmażyć elektronikę na pokładzie pasażerskich samolotów. Informacje i części potrzebne do jej budowy dostępne są w internecie – „New Scientist” cytuje izraelskich ekspertów z International Institute for Counter-Terrorism w Hercliji. Do rozbicia samolotu wystarczyłby jeden silny puls z urządzenia ukrytego na jego pokładzie, ale i takiego na ziemi. Yael Shahar, dyrektorka Instytutu, zbadał używaną i dopiero projektowaną broń elektromagnetyczną i dla każdej znalazła tani odpowiednik możliwy do zbudowania „domowymi metodami”. Im technologia dojrzała, tym większym zagrożeniem może się stać – twierdzi Shahar.

[www.tajne.org/forum/read.php?f=1&t=123700](http://www.tajne.org/forum/read.php?f=1&t=123700)

Russian military carried out experiments in the past with electromagnetic weapons on its military base in the area of the military airfield where the plane of the Polish president tried to land. In 2008, Moscow said it had created the most powerful electromagnetic weapon of all time, known as the EMP (electromagnetic pulse), the Russian paper Pravda reported. „The immense power of billions of watts is being generated, and the weapon is of extremely small size. The innovation is that electromagnetic pulses emitted by the new weapon is much shorter, but extremely powerful, „said Gennady Mesyats, the

Vice President of the Russian Academy of Science and director of the Lebedev Physics Institute."Such small weapon has never been created in the past and yet it is extremely powerful. . There were similar devices, made during the Cold War, but their size was huge. Our device is at least 10 times more powerful than any weapon created abroad," said Mikhail Yaladin, a scientist credited with the development of the electromagnetic super weapon. Any electronic equipment fails to operate in the near of the electromagnetic device, when the generator is running. The device was shown in Yekaterinburg. According to Russian military scientists, it produces results similar to a lightning stroke or a nuclear explosion. The weapon was called Nika, after the Greek goddess of victory. A weapon of this type can interfere with electronic equipment and engines of any aircraft. On April 12, the newspaper Ha'aretz noted that Russian solidarity with Poland in the Smolensk tragedy is only meant to deceive the world.

[kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/14/11842.shtml](http://kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/14/11842.shtml)

Ze słów kontrolera lotów wynika, że było tylko jedno podejście do lądowania: Co nastąpiło dalej? On powiedział, że zrobi jeszcze jedno koło i poleci na zapasowe lotnisko?- Nie, on powiedział, że jeśli nie wyląduje, to poleci na zapasowe lotnisko. Przyznał, że wszelkie dane – w tym także te o pułapie, na którym znajdował się Tu-154 – były podawane po rosyjsku, a nie w języku angielskim obowiązującym w międzynarodowym lotnictwie. Nasi piloci mieli mieć trudności ze zrozumieniem podawanych parametrów lotu. Na pokładzie nie było nikogo, kto znał rosyjski?- Byli, ale dla nich cyfry to czarna magia. To znaczy, że nie miał Pan żadnej informacji o ich wysokości?- Żadnej.

[www.tvp.info/informacje/swiat/rozmawiali-z-wieza-po-rosyjsku-mieli-problemy/1645736](http://www.tvp.info/informacje/swiat/rozmawiali-z-wieza-po-rosyjsku-mieli-problemy/1645736)

Tymczasem były dowódca 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego płk Tomasz Pietrzak zaprzecza i zapewnia, że

dowódca samolotu doskonale rozumiał rosyjski.

[www.tvn24.pl/-1,1651830,0,1,odradzałem-ladowanie-mowili-ze-spr-  
obuja,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/-1,1651830,0,1,odradzałem-ladowanie-mowili-ze-spr-<br/>obuja,wiadomosc.html)

Zastanawia fakt, że Pan Wiśniewski mówił w TVP INFO, że widział czarną skrzynkę, a „oficjalnie” znaleziono je kilka godzin później... Skoro mówił to na antenie, to dlaczego nikt z „szukających” po prostu go nie spytał gdzie leży? Co działo się jeśli skrzynki jednak odnaleziono wcześniej niż się podaje? Brak wybuchu, ognia (bo to co widać na zdjęciach to ledwie małe ognisko) też zastanawia. I te dwa niewielkie wybuchy (jak stwierdził Pan Wiśniewski). Pilot zachowywał się tak jakby nie słyszał kontrolera lotów. No właśnie – może nie słyszał, dlaczego? Bo np. nie miał już sprawnego sprzętu. Wiele wskazuje na to jakby ni stąd ni zowąd elektronikę w samolocie szlag trafił! Około g. 21.20 wczoraj na TVP Info prowadząca rozmawiała z jednym z dziennikarzy wysłanych do Katynia do obsługi transmisji. Uderzyło mnie to co mówił... Około godziny wcześniej lądowali w Smoleńsku Jakiem-40. Bez żadnego problemu, przy dobrej pogodzie. Stwierdził: „No może pułap chmur był trochę niższy, to wszystko. To nie możliwe żeby w pogoda tak szybko się zmieniła!”. Tam była ładna pogoda. Warunki pogodowe były świetne!”. Potem powiedział jeszcze coś: „Jak-40 to samolot, że tak powiem, manualny. Wszystko zależy od pilota. Nie ma tam żadnej wypasionej elektroniki. Nie to co w Prezydenckim Tupolewie – tam było najnowocześniejsze oprzyrządowanie! Wylądowaliśmy Jakiem jak to się mówi „na kreskę”, bez żadnych, podkreślam żadnych problemów. To co mnie zdziwiło – mówi dziennikarz – to widok przez okienko samolotu jak kołowaliśmy po płycie, jak wojskowy samolot rosyjski „Ił” podchodzi do lądowania i... ma jakieś problemy. Dziwnie przechylił się na jedno skrzydło... Potem poderwał maszynę. To było dziwne, bo jakby jakiś powietrzny prąd w niego uderzył nagle, a przecież my przed chwilą lądowaliśmy i nic takiego jak silny prąd powietrza nie miało miejsca.” No właśnie... Przechylił się na jedno skrzydło... Miał

problemy z lądowaniem... Podobnie jak prezydencki TU-154. Czy „Ił” też był naszpikowany elektroniką? Czy właśnie „ubogość” i „zacofanie” elektronicznego wspomagania lotu w Jaku-40 miało ten dziwnie cudowny wpływ na bezproblemowość jego lądowania?

Montażysta TVP widział nienaturalnie przechylony samolot. Czy pilot, na tak niskiej wysokości wykonywał by tak ryzykowny manewr bez powodu? Jest to tym bardziej dziwne, że niedługo przed prezydenckim samolotem wylądował JAK z polskimi reporterami. Jakiś czas później próbował tam lądować transportowy Ił, który wykonał dokładnie taki sam dziwny manewr, tzn. zaledwie kilka metrów nad ziemią przechylając skrzydło. Poza tym są relacje świadków, mówiące, że samolot leciał z przechyłem na jedno skrzydło, dowodem jest ścięte drzewo, któż tak podchodzi do lądowania?! Czyżby samolot prezydencki nie miał urządzeń automatycznie stabilizujących go przy podchodzeniu do lądowania? Jest też relacja dziennikarza, który był w jaku lądującym godzinę przed prezydentem. Po wylądowaniu (twierdzi że lądował w o wiele gorszych nieraz warunkach), widział transportowy samolot, który dotknął płyty lotniska (dziennikarz nie jest w stanie potwierdzić, czy lądował, czy startował), i który przy tym niepokojąco przechylił się na prawe skrzydło, prawie dotykając jaka dziennikarskiego stojącego na drugim pasie. Dziennikarz użył słów „ratował się”.

[astral-projection.blog.onet.pl/2,ID404487538,index.html](http://astral-projection.blog.onet.pl/2,ID404487538,index.html)

Rozmawiałam niedawno z ministrem Stasiakiem. Rozmowa dotyczyła kwestii transmisji, które były planowane od dawna w Telewizji Polskiej. I to co powiem za chwilę mówię z pełną odpowiedzialnością jako doradca zarządu Telewizji Polskiej. Przez godzinę rozmawiałam z ministrem Stasiakiem. I wtedy też odważnie zasugerowałam, żeby prezydent pojechał z wdowami katyńskimi pociągami. Byłby to najbezpieczniejszy środek transportu. Po drugie, media mogłyby zobaczyć prezydenta, najważniejszego człowieka w państwie, który zauważył wdowy, sieroty katyńskie. Prezydenta, który byłby z nimi. Do tego

pani Maria Kaczyńska, cudowny człowiek, który miał wspaniały kontakt z ludźmi starymi... Prezydent się zgodził. Dostałam informację, że prezydent podchwycił ten pomysł, że pojedzie z wdowami i sierotami katyńskimi pociągiem. Zaczęliśmy myśleć, żeby wysłać na bieżąco informacje z satelity z tej podróży prezydenta pociągiem do Katynia. Potem przyszła wiadomość, że tak go obsiedli, że jest decyzja, że polecą, a te wdowy pojedą same. Pomyślałam sobie, kolejny prezydent, który nie docenił wdów i dzieci katyńskich. Ktoś mu to odradził. Ktoś mu to odebrał... Ciekawe dlaczego?... wywiad z red. Anną Pietraszek, doradcą zarządu Telewizji Polskiej. Dodam, że ciekawe jest także kto doradzał lot samolotem.

[www.konserwatyzm.pl/publicystyka.php/Artykul/5541](http://www.konserwatyzm.pl/publicystyka.php/Artykul/5541)

Lataliśmy z wysokiej rangi wojskowymi, a jako dziennikarka podróżowałam czy to z prezydentem Lechem Wałęsą, czy to z innymi wysokimi urzędnikami państwowymi. Tak więc z mojego bogatego doświadczenia wiem, że ktoś, kto odpowiadał za bezpieczeństwo lotu, czyli nie tylko pilot, ale również generał, chronił listę osób, które miały być zabierane na pokład. Jestem tego absolutnie pewna, że taka lista nie miała prawa wydobyć się na światło dzienne, była po prostu tajna. Owszem, dziennikarze między sobą mogli wiedzieć, że leci np. minister obrony narodowej i taki czy inny dziennikarz, ale kto jeszcze, to już absolutnie nie było możliwe. Tymczasem lista pasażerów samolotu prezydenckiego dotarła do mnie w ubiegły poniedziałek, czyli otrzymałam pełen zestaw osób z rangami dowódców wojskowych włącznie. Listę tę otrzymałam od młodych dziennikarzy proszących mnie o konsultację w sprawie rozmów, jakie mieli przeprowadzić z osobami, które leciały w tym samolocie. Nie wiem skąd mieli tę listę. W każdym razie zdobycie tej listy i wysłanie jej do mnie nie było dla nich niczym specjalnie trudnym. Kiedy usłyszałam o katastrofie w pobliżu Lasu Katyńskiego, po kilku godzinach mogłam porównać listę, która została podana do wiadomości publicznej, z tą, która była w moim komputerze, i okazało się, że były

identyczne.

[www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100413&id=tk04.txt](http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=tk&dat=20100413&id=tk04.txt)

W Polsce od wielu lat trwa dyskusja i polityczne przymiarki do zakupu nowych maszyn dla VIP-ów. Kilkakrotnie anulowano przetarg w wyniku wykrycia korupcji. Dopiero podczas rządów Jarosława Kaczyńskiego doszło do finalizacji i podjęcia ostatecznej decyzji wymiany samolotów rządowych. Decyzję tę podjęto pomimo niewybrednej nagonki antyrządowej w mediach i sprzeciwu polityków Platformy Obywatelskiej. Jednak Donald Tusk obejmując urząd premiera podjął decyzję o definitywnej rezygnacji z przetargu na samoloty dla VIP-ów. Tusk oświadczył wtedy, że zakup nowych maszyn jest niepotrzebny i że lepiej byłoby gdyby głowa państwa i rząd latali samolotami wydzierżawionymi, a reszta urzędników państwowych, samolotami rejsowymi. Chcąc pokazać jak bardzo przekonany jest do tej – z gruntu niesłusznej – decyzji, premier Tusk w 2008 roku skorzystał z samolotu rejsowego lecąc z oficjalną podróżą do Stanów Zjednoczonych. Wywołał tym konsternację amerykańskich służb specjalnych. Koszt jego propagandowej podróży był większy niż koszt przelotu samolotem służbowym. Otwartym pozostaje pytanie czy nowy sprzęt dla VIP-ów mógłby zapobiec katastrofie. Zakładając dokładnie te same warunki pogodowe i podjęte decyzje pilotów, można stwierdzić, że nowoczesny samolot, o doskonalszej konstrukcji i lepszym wyposażeniu w systemy nawigacyjne, zachowałby się bardziej elastycznie przy podchodzeniu do lądowania i umożliwiłby nawet dokonanie operacji touch-and-go, czyli ponownego wzniesienia się przy próbie nieudanego lądowania.

[www.bibula.com/?p=20278](http://www.bibula.com/?p=20278)

Służby specjalne i PO przejmują władzę w Polsce, analiza. Oczywiście zakładając celowe działanie Rosjanie nie informowaliby o nim Polaków, najwyżej podjęli działania, aby niektórzy z polityków nie wsiedli do samolotu z prezydentem.

[www.wykop.pl/artukul/347274/sluzby-specjalne-i-po-przemuja-wla-dze-w-polsce-analiza](http://www.wykop.pl/artukul/347274/sluzby-specjalne-i-po-przemuja-wla-dze-w-polsce-analiza)

Jarosław Kaczyński miał lecieć Tupolewem razem z bratem. Szefa PiS zastąpił jednak Zbigniew Wassermann. Gdyby nie jego chora mama, zginąłby w sobotę tak jak Lech Kaczyński, pierwsza dama i kilkudziesięciu najważniejszych ludzi w państwie.

[www.wprost.pl/ar/191957/Nosimy-po-Was-zalobe](http://www.wprost.pl/ar/191957/Nosimy-po-Was-zalobe)

Eksperci ustalili, że taśma z zapisem parametrów lotów przemieściła się wewnątrz „czarnej skrzynki”, „najprawdopodobniej z powodu wstrząsu” – poinformował komitet w komunikacie. Rzecznik Naczelnej Prokuratury Wojskowej płk Zbigniew Rzepa jako jedyny z polskich prokuratorów uczestniczył w odsłuchiwaniu zapisów z czarnych skrzynek. Dlaczego mimo, że do Rosji pojechało 8 prokuratorów tylko jeden uczestniczył w tak kluczowym elemencie? Przy tej czynności powinno być przynajmniej kilku polskich prokuratorów.

[fakty.interia.pl/raport/lech-kaczynski-nie-zyje/news/pierwsze-wyniki-badania-czarnych-skrzynek,1463092](http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczynski-nie-zyje/news/pierwsze-wyniki-badania-czarnych-skrzynek,1463092)

Rosyjski kontroler nie bardzo orientował się, w jakim systemie należy podawać wartości ciśnienia atmosferycznego na lotnisku w Smoleńsku. To kluczowa wartość, bo od niej zależą wskazania pokładowych wysokościomierzy. W Rosji używa się innego systemu określenia tej wartości, niż jest to przyjęte w międzynarodowym lotnictwie. Na świecie przyjmuje się, że ciśnienie jest podawane według QNH, czyli średniego ciśnienia na poziomie morza. Inaczej rzecz ujmując, ten standard nie uwzględnia wysokości terenu. Ustawiony według tej wartości wysokościomierz wskazuje na lotnisku nie zero, a pewną wysokość – taką, na jakiej jest położony teren nad poziomem morza. Natomiast w Rosji używa się systemu QFE, czyli podaje się ciśnienie uwzględniające wzniesienie terenu. Tak ustawiony wysokościomierz pokazuje na lotnisku zero. Załoga

prezydenckiego samolotu lecąc z ciśnieniem mierzonym według QNH, mogła sądzić, że jest wyżej, niż była w rzeczywistości. W tym momencie ważna jest komunikacja między kontrolerem a załogą, bo obie strony muszą ustalić, jakimi systemami się posługują. A z tym w sobotę był właśnie kłopot. Pod warunkiem, że kontroler wie, co mówi (...) A z tego, co słyszałem, to tak za bardzo nie wiedział o niektórych rzeczach, bo tam go pytali od razu nasi, co tam byli, on pytał, co to jest. Ale to już niech komisja sobie ustala – mówi pułkownik Tomasz Pietrzak, były dowódca pułku, który woził polskich VIP-ów. Być może dlatego tak ważne było ponowne przesłuchanie rosyjskiego kontrolera, o co zwróciła się strona polska po katastrofie. Korespondencja z wieżą jest już zapewne znana ekspertom z komisji. O ile zachowały się instrumenty pokładowe, możliwe będzie sprawdzenie ustawień wysokościomierzy, czyli to, jaka wartość ciśnienia została na nim ustawiona. Pilot zdecydował się na lądowanie, schodząc jak najniżej i szukając przez okna dziury we mgle, próbował posadzić maszynę. Można założyć, że ustawił na odpowiednich przyrządach tzw. wysokość decyzyjną – bezpieczną wartość nad terenem. Miał schodzić do tej wysokości i jeśli by warunki na to pozwoliły, wylądowałby. To jednak było niemożliwe, jeśli nie porozumiano się co do systemów wartości ciśnienia. Samolot schodził coraz niżej, a do założonej wcześniej wysokości decyzyjnej – według przyrządów – było jeszcze daleko. To by jednak nie przesądzało czy podano fałszywe dane przypadkowo czy celowo.

[www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-spekulacje-o-przyczynach](http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-spekulacje-o-przyczynach)

Dla porównania rosyjski TU-204, który rozbił się w lesie pod Moskwą. Kadłub jest w dość dobrym stanie. Oczywiście znaczenie ma kąt uderzenia. Pracownik TVP słyszał 2 niezbyt głośne wybuchy, tak jakby były one w środku kadłuba przed uderzeniem w ziemię.

[news.bbc.co.uk/2/hi/europe/8580179.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/8580179.stm)

Na myśl na katastrofie przypomina się upadek samolotu w którym zginął minister w rządzie Billa Clintona, Ronald Harmon Brown. Sprawa bardzo podejrzana – m.in. 3 telewizje poinformowały o wydobyciu czarnych skrzynek, a władze stwierdziły że to były przedmioty tylko wyglądające identycznie, fałszywie informowano o złej pogodzie, a jedyna ocalała z katastrofy tuż po uratowaniu złamała kark. Polityk, który zginął miał stanąć przed niezależnym prokuratorem i ostrzegł, że nie pójdzie do więzienia sam.

[en.wikipedia.org/wiki/Ron\\_Brown\\_%28U.S.\\_politician%29](http://en.wikipedia.org/wiki/Ron_Brown_%28U.S._politician%29)  
[whatreallyhappened.com/RANCHO/CRASH/BROWN/brown.html](http://whatreallyhappened.com/RANCHO/CRASH/BROWN/brown.html)

W wyemitowanym miesiąc temu „fałszywym” reportażu TV podano informację o śmierci Lecha Kaczyńskiego. Audycja, która miesiąc temu wywołała popłoch wśród Gruzinów, opowiadała o ataku Rosjan na Gruzję. W wyniku inwazji śmierć miał ponieść prezydent Gruzinów Micheil Saakaszwili. Co ciekawe – w filmie poinformowano też o wybuchu lecącego na pomoc Gruzji samolotu Lecha Kaczyńskiego. Zasugerowano, że za zamachem na prezydenta RP stoją Rosjanie. Komentatorzy twierdzili wówczas, że za emisją programu, stylizowanego na prawdziwy reportaż z bieżących wydarzeń, odpowiedzialne są gruzińskie władze, pragnące na podstawie informacji wywiadowczych przestrzec przed imperialnymi planami Rosjan.

[niezalezna.pl/article/show/id/32899](http://niezalezna.pl/article/show/id/32899)

Dlaczego władze Rosji tak pośpiesznie informują o błędzie jednego z najbardziej doświadczonych z polskich pilotów, od razu wszczynając śledztwo z odpowiedniego paragrafu? Jak to możliwe żeby samolot znajdujący się na wysokości zaledwie kilkunastu metrów tak doszczętnie się rozbił? Drzewostan w okolicy jest rzadki i z niewielkimi drzewkami. Co przyczyniło się aż do takiej skali katastrofy ? Niedawno w Holandii zdarzył się podobny wypadek i prawie wszyscy ocaleli.

[www.globalnaswiadomosc.com/prezydentzginal.htm](http://www.globalnaswiadomosc.com/prezydentzginal.htm)

Od katastrofy prezydenckiego TU-154 minęło ledwie kilka dni, śledztwo w tej sprawie potrwa na pewno jeszcze wiele tygodni, może nawet miesięcy, a strona rosyjska już wykluczyła awarię maszyny. I twierdzi, że do katastrofy miała rzekomo przyczynić się lekkomyślność polskich pilotów i brak znajomości języka rosyjskiego, co utrudniało kontakty z wieżą kontroli lotów. Takie przesądzanie sprawy dziwi ekspertów. Ekspertów od wypadków lotniczych takie stanowisko zaskakuje, bo przecież aby wykluczyć awarię samolotu, trzeba najpierw przeprowadzić skrupulatne badania wraku. W przypadku katastrofy trzeba zebrać wszystkie kawałki samolotu i złożyć je w hangarze. Wtedy inżynierowie, technicy, specjaliści od budowy silników, aerodynamiki, konstrukcji samolotów, wytrzymałości materiałów muszą obejrzeć dokładnie wszystkie szczątki i wydać opinię na temat ewentualnych przyczyn katastrofy. Przecież piloci mogli nawet nie zdążyć poinformować wieży o kłopotach z samolotem, bo wszystko mogło wydarzyć się dosłownie w ciągu sekundy. Zresztą nie trzeba być ekspertem od lotnictwa, aby zauważyć, iż autorytatywne rozstrzygnięcie sprawy dotyczącej stanu technicznego tupolewa jest teraz zbyt wczesne.- Skoro my na polecenie prokuratury badaliśmy często przez wiele dni różne elementy silnika, zawieszenia, hamulce, instalacje elektryczne, aby poznać stan techniczny samochodu i czy nie to było przyczyną wypadku, to jak bez ekspertyzy można wydawać jednoznaczną opinię o stanie technicznym samolotu? – zastanawia się inżynier Stanisław Krupski, który był przez kilkadziesiąt lat rzeczoznawcą samochodowym i uczestniczył w badaniu wielu rozbitych aut, biorących udział w śmiertelnych wypadkach drogowych. – Przecież duży samolot pasażerski to o wiele bardziej skomplikowana maszyna niż nawet najnowocześniejszy samochód – dodaje. Kontrolerzy mieli mu podobno radzić, aby poleciał do Mińska lub Moskwy, gdzie można bezpiecznie lądować. Tymczasem jak podkreśla wielu pilotów, ich koledzy nie byli samobójcami i skoro decydowali się na lądowanie, to musieli stwierdzić, iż można lądować. Po pierwsze, mgła (o ile była) nie musiała być dużą przeszkodą, bo zawiera ona wiele prześwitów, przez które dobrze widać

lotnisko. O tym, że warunki jednak pozwalały na posadzenie maszyny, świadczy przede wszystkim to, iż lotnisko nie zostało zamknięte. Gdyby podjęto decyzję o zamknięciu portu, żadna maszyna nie mogłaby tam lądować – także Tu-154 z prezydentem Kaczyńskim na pokładzie. Skoro – jak twierdzą Rosjanie – tuż przed przylotem polskiego samolotu nie zezwolono na lądowanie rosyjskiemu wojskowemu samolotowi transportowemu, to dlaczego nie zamknięto portu? Jednak jeden z kontrolerów lotu – Paweł Plusnin zapewnia, że radził załodze lot do innego miasta. Na pytanie, dlaczego pilot go nie posłuchał, odpowiedział: „To jego trzeba by zapytać”. Trudno o przykład większej arogancji i braku taktu, w sytuacji gdy powszechnie wiadomo, iż wszyscy, także piloci, zginęli w katastrofie. Kuriozalne jest także twierdzenie, że polscy piloci nie znali rosyjskiego i dlatego mieli problemy z porozumieniem się z wieżą. Bo piloci rosyjski znali bardzo dobrze. Żaden z nich nie zostałby wysłany na lot do Smoleńska, gdyby nie posługiwał się biegle językiem rosyjskim. To nie jest zwykłe lotnisko cywilne, ale dawne wojskowe. Nie ma tu regularnych lotów i obsługa jest rosyjskojęzyczna. I za każdym razem, gdy jakiś polski samolot tam lądował, musiał nim kierować pilot znający język rosyjski. W dodatku 36. specjalny pułk lotniczy, który zawiaduje prezydencką flotą powietrzną, nie raz organizował loty do krajów za naszą wschodnią granicą, również do Smoleńska, i dla nikogo nie było zaskoczeniem, że z tamtejszą wieżą trzeba się porozumiewać po rosyjsku. Tym bardziej że ci piloci przylecieli kilka dni wcześniej Tu-154 do Smoleńska, gdy przywieźli delegację na czele z premierem Donaldem Tuskiem na uroczystości z udziałem premiera Rosji Władimira Putina. Ale rosyjska wersja katastrofy już przedostała się do zachodnich mediów. I być może o to Rosjanom chodziło, aby przekaz był taki, jak we włoskiej lewicowej gazecie „La Repubblica”, który napisał, iż należy wyjaśnić, dlaczego „dwóch doświadczonych pilotów wykazało się tak małym profesjonalizmem, że chcieli wylądować w Smoleńsku za wszelką cenę”.

Skrzydłata Polska 11/2008 Tomasz Hypki. Władzę objął rząd Donalda Tuska, ale Maciej Wnuk pozostał w MON. Trafił nawet do... rady nadzorczej AMW. Mógł więc dalej wpływać na procedurę zakupu samolotów dla VIP. I to mimo oczywistego zamieszania w wiele afer (poza sprawą samolotów, m.in. próba doprowadzenia do zerwania dostaw KT0 Rosomak i spowodowanie niepotrzebnego zniszczenia kompletnie wyposażonego transportera o dużej wartości). Sytuacji nie zmieniło nawet pismo Transparency International Polska (TIP), z którego wynikało, że niezależni obserwatorzy przetargu na zakup samolotów dla VIP, powołani na podstawie porozumienia MON z tym stowarzyszeniem, nie są znani jego władzom, a faktycznie reprezentują znaną kancelarię prawną. TIP nie było nawet informowane o działaniach tych obserwatorów. Z pisma wynikało, że przynajmniej niektóre z tych osób zostały mianowane przez ministra obrony narodowej po rekomendacji... Macieja Wnuka. Z innej korespondencji wynika, że zajmujący się walką z korupcją urzędnik MON próbował wyeliminować z udziału w procedurach przetargowych co bardziej niezależnych ekspertów, choćby pod pretekstem konfliktu interesów związanego z pracą w... Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Wnuk pozostał, bo jego patron zmienił koalicję i resort, ale ma nadal ogromne wpływy w MON. Odeszli za to inni ludzie, którzy mogli przeprowadzić uczciwy przetarg na samoloty dla VIP. Przede wszystkim dr Jerzy Krawiec, sekretarz komisji przetargowej, który zaproponował obiektywne procedury uwzględniające koszty eksploatacji, z wykorzystaniem programów używanych przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa na całym świecie. Tacy niezależni specjaliści nie są potrzebni w kraju przypominającym pod wieloma względami republikę bananową.

[obnie.info/Joomla/index.php?option=com\\_content&view=article&id=854:do-krwi-ostatniej&catid=96:sluzby&Itemid=27](http://obnie.info/Joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=854:do-krwi-ostatniej&catid=96:sluzby&Itemid=27)

Rosjanie mieli kilka motywów. Przy czym nie musieliby o tym wiedzieć obaj przywódcy. Miedwiediew do niedawna uważany za marionetkę, od 4 miesięcy wykazuje się coraz większą samodzielnością. Wywalenie bez konsultacji z Putinem 18

generałów milicji, całego zarządu więziennictwa i połowy szefostwa prokuratury – to było wypowiedzenie wojny. Po antyputinowskich demonstracjach w przeszło 100 miastach Rosji, początkowo nikt nie zwrócił uwagi, że były to miasta garnizonowe. Teraz się już mówi, że siłą wspierającą Miedwiediewa jest armia, która nie tylko dąży do pozbycia się kurateli kagebistów, ale też do przejęcia całości schedy po nich. Zatem mogłoby to być nie tylko wymierzone w Polskę, ale elementem wewnętrznej rozgrywki w Rosji, a w przypadku bezpardonowej walki ze sobą służb siłowych Rosji kontrola Miedwiediewa i Putina nad nimi może być niepełna.

Rosjanie mogą zyskać na śmierci Kaczyńskiego. Pretendował do roli lidera w regionie widzianym przez Rosjan jako ich naturalna strefa wpływów (Europa Środkowa); – był głównym polskim politykiem, który nie obawiał się wystąpić przeciw interesom Rosji (a w obronie interesu Polski) na forum UE, jak trzeba było, to drastycznie (np. blokując rozmowy UE-Rosja), wszedł w drogę Rosjanom w Gruzji (zwrócił uwagę Europy, a może i świata na to, co tam Rosjanie robili), a pewnie i na Ukrainie podczas pomarańczowej rewolucji. Ale oczywiście nie można wykluczyć wyeliminowania Prezesa NBP w celu wprowadzenia w Polsce waluty euro czy przejęcia akt Biura Bezpieczeństwa Narodowego przez ludzi na których Rosjanie mają wpływ poprzez WSI. Oczywiście te osoby nie byłyby informowane o bestialskim zamiarze, ale szantażowane już po katastrofie aby wypełniać wolę Rosjan. Na pokładzie samoloty był szef polskich wojsk, Generał Gągor. Za kilka miesięcy miał zostać szefem wojsk NATO. Polak na czele wojsk NATO? Czy jest większa zniewaga dla Rosjan? Na pokładzie był też szef wojsk specjalnych.

Dlaczego Rosjanie proponowali lądowanie w Moskwie lub Mińsku? Są bliżej lotniska wojskowe spełniające podobne kryteria jak przestarzałe wyposażone lotnisko w Smoleńsku. Podając tak odległe lotniska Rosjanie mogli być pewni, że pilot podejmie przynajmniej jedną próbę wylądowania w Smoleńsku – pilot nie wiedział jak gęsta jest mgła, w przypadku bardzo gęstej o

jakiej mówi się że nagle pojawiła się dziwnym trafem akurat tuż przed lądowaniem samolotu prezydenckiego Rosjanie powinni zamknąć lotnisko. Nie zrobili tego. Jeśli dodamy do tego możliwość zakłócenia lub wyłączenia urządzeń elektronicznych (w tym także celowego zafałszowania wskazań wysokościomierza na przykład o 50-100 metrów) to katastrofa była praktycznie pewna mimo przekonania pilota, że ryzyko jest minimalne – po prostu w razie nieudanego podejścia wiedział, że spokojnie przeleci nad pasem startowym i poleci na inne lotnisko, tak jak potężny Ił-62, który zrobił to samo przed samolotem prezydenckim.

Obecne przyjazne zachowanie władz Rosji nie wyklucza zamachu. Putin dopuszcza do dziś do mordowania niewinnych kobiet i dzieci w Czeczenii, zaatakował Gruzję, Jesienią 1999 roku w Moskwie doszło do serii eksplozji w domach mieszkalnych. Potężny wybuch zniszczył też jeden z domów w Wołgodonsku. Zginęło ponad trzysta osób. O dokonanie zamachów władze oskarżyły czeczeńskich terrorystów. W rosyjskiej prasie pojawiły się informacje, iż ich sprawcami mogły być w rzeczywistości rosyjskie służby specjalne, które chciały dostarczyć Putinowi pretekstu do ostatecznego rozwiązania problemu Czeczenii. Znamy również z historii przypadek domniemanego zamachu przez władze, po którym osobę zabitą te same władze niezwykle uhonorowały. Siergiej Kirow w 1934 na XVII Zjeździe WKP(b) podczas głosowania władz partyjnych otrzymał więcej głosów niż Stalin. Podobno bardzo zazdrosnego o swoją pozycję Stalina zdenerwowało to, że przemówienie Kirowa podczas XVII Zjazdu WKP(b) poprzedziła 10-minutowa owacja (zamiast zwyczajowej 5-minutowej), która przysługiwała Stalinowi. Na zjeździe wybrany członkiem Biura Organizacyjnego i sekretarzem KC, ale 1 grudnia 1934 został zastrzelony przez bolszewika Leonida Nikołajewa. Wielu historyków uważa, że zabójstwo Kirowa było zlecone przez Stalina i zorganizowane przez NKWD. Zarzut uczestnictwa w spisku postawiono wielu dawnym działaczom podczas wielkiej czystki. Pochowany w murze Kremla, jego nazwiskiem nazwano liczne przedsiębiorstwa i

miasta (Kirow w Rosji, Kirowabad w Azerbejdżanie, Kirowohrad na Ukrainie).

Jak powiedział Krzysztof Parulski naczelny prokurator wojskowy to Rosjanie prowadzą śledztwo i tylko informują Polaków o jego efektach – jeśli będą chcieli cokolwiek ukryć lub podmienić, pamiętając historię (mataczenie po wypadku okrętu atomowego Kursk, po zajęciu przez terrorystów szkoły w Biesłanie, a nawet doniesienia o organizowaniu przez Rosjan zamachów na wieżowce u siebie w kraju i zrzucanie winy na organizacje terrorystyczne) tylko człowiek bardzo naiwny może myśleć, że tego nie ukryją. I to nie tylko w przypadku zamachu, ale też gdyby było jakiekolwiek nieumyślne zaniedbania (na przykład błędne wskazania wysokości pilotowi czy złe oświetlenie pasa i jego okolicy). Dziwi pewność płk Zbigniewa Rzepy, że Rosjanie niczego przed nami nie ukrywają, o wszystkim nas informują. Zresztą to właśnie on jako jedyny był przy odsłuchiwaniu czarnych skrzynek. Dlaczego mimo, że do Rosji pojechało 8 prokuratorów tylko jeden uczestniczył w tak kluczowym elemencie? Przy tej czynności powinno być przynajmniej kilku polskich prokuratorów.

Autor: Filip Stankiewicz

Materiał nadesłany do „Wolnych Mediów”