

W Moskwie nie pracuje już żaden polski śledczy

11 lipca 2010

Zaledwie po trzech miesiącach od katastrofy samolotu Tu-154M, w której zginął Prezydent RP wraz z małżonką oraz najważniejsi przywódcy państwa i wojska polskiego, w Moskwie nie pracuje już żaden polski prokurator – donosi agencja PAP.

Dzieje się to w sytuacji gdy pojawia się coraz więcej pytań wokół przyczyn i przebiegu katastrofy oraz niejasności co do metod prowadzonego śledztwa, a nawet samych intencji rosyjskich śledczych. Wbrew stwierdzeniu wicepremiera Rosji, Siergieja Iwanowa ("Już więcej nie ma czego przekazywać. Wszystko, co można było przekazać, zostało przekazane"), strona polska nie otrzymała niemal żadnych materiałów, o które zwracała się. Wrak samolotu, wszystkie materiały znajdujące się na jego pokładzie, rejestratory lotów, osobiste rzeczy ofiar katastrofy, broń i amunicja oficerów BOR – te i wiele innych rzeczy będących własnością państwa polskiego bądź obywateli polskich, została zagarnięta przez stronę rosyjską. Strona polska dalej nie dysponuje zeznaniami kontrolerów z lotniska Siewiernyj, nie może przesłuchiwać pilotów rosyjskich samolotów krążących wokół lotniska w chwili lądowania polskiego samolotu, świadków katastrofy, itd. Pomimo tego, władze sprawujące obecnie władzę w Polsce, głównie w takich osobach jak premier Donald Tusk i prezydent-elekt, a wcześniej Marszałek Sejmu i p.o. Prezydenta, Bronisław Komorowski, śmiało twierdzić, że państwo polskie "zdało egzamin" i wywiązuje się bez zarzutu w sprawie wyjaśnienia katastrofy. Nie ulega wątpliwości, że Historia, sprawiedliwość dziejowa, a może i nieodległa sprawiedliwość społeczna, odpowiednio i surowo osądzą czyny przedstawicieli dzisiejszych polskich władz.

BADANIA KATASTROF LOTNICZYCH – TAM I TUTAJ

W badaniu okoliczności wypadków lotniczych uczestniczy zawsze wielu śledczych i specjalistów. Przypomnijmy może jedną z bardziej głośnych katastrof i wnikliwe śledztwo. W badaniach katastrofy samolotu pasażerskiego typu McDonell Douglas MD-11 szwajcarskich linii lotniczych Swissair, która miała miejsce w 1998 roku i podczas której zginęli wszyscy na pokładzie – 215 pasażerów i 14 członków załogi, zajmowało się w pewnym momencie jednorazowo – proszę słuchać uważnie – ponad 4000 specjalistów ze Stanów Zjednoczonych i Kanady.

Przypomnijmy tę historię. Samolot Swissair Numer Lotu 111 lecący z Nowego Jorku do Genewy rozbił się wpadając do Oceanu niedaleko Nowej Szkocji, zabierając ze sobą tajemnicę przyczyny katastrofy. Śledczy pracowali intensywnie przez wiele pierwszych miesięcy, wydobyli z lodowatej wody szczątki samolotu, które przeliczono, dokładnie ponumerowano – każdy skrawek otrzymał swoją karteczkę, skomputeryzowano je i ułożono w jednym z setek ponumerowanych kartonów, a wszystko złożono w specjalnych, wyznaczonych jedynie do tego celu ogromnych magazynach – niestety, pomimo wielkiego nakładu sił prace te nie przybliżyły ich do wyjaśnienia przyczyny katastrofy.

Nie mogąc znaleźć przekonującej wersji – a badano każdą z możliwych hipotez, również i zamachu bombowego – po roku powzięto decyzję o wynajęciu największego na świecie norweskiego statku wyposażonego w gigantyczny odkurzacz, którym wyssano całą zawartość dna morskiego. Po kolejnych tygodniach żmudnego sortowania wyłowionych skrawków, podobnie przebadano każdy z nich na potwierdzenie wyłaniającej się już hipotezy pożaru w kokpicie pilotów. Jednak i te prace nie dawały rezultatów. Skupiono się więc na badaniu, milimetr po milimetrze, pod mikroskopem (!) każdego drucika wiązek elektrycznych, a trzeba pamiętać, że samolot MD-11 posiada prawie 300 km tego typu kabli elektrycznych. Znalezione wreszcie ślad, który wskazywał na uszkodzenie powłoki kabla, co było przyczyną spięcia, które z kolei doprowadziło do

zapalenia się osłony termicznej i później większego pożaru. Dodatkowe badania potwierdziły, że zaaprobowane wiele lat temu przez władze bezpieczeństwa lotniczego osłony termiczne, według nowych standardów nie są wcale tak niepalne jak kiedyś twierdzono. W wyniku całych długich badań, trwających 4 i pół roku i kosztujących razem 39 milionów dolarów, zarekomendowano wymianę izolacji w setkach samolotów tego typu.

Cały proces badania przyczyn katastrofy sfilmowany został w dokumentalnym filmie serii Nova, wyprodukowanym przez amerykańską sieć telewizji publicznej PBS. Film pt "Crash of Flight 111: Nova", dostępny jest dzisiaj w każdej bibliotece publicznej i stanowi fantastyczną lekcję pogładową jak może, powinno i jak z reguły przebiegają śledztwa wypadków lotniczych.

Śledztwo katastrofy samolotu typu Tu-154M, będącej największą tragedią lotniczą w Polsce i niosącą niezwykle reperkusje polityczne, katastrofy zabijającej całą elitę państwową i przez to nie mającej żadnej równej sobie w historii lotnictwa światowego, jest jednak prowadzone inaczej. Chciałoby się powiedzieć, że właśnie z uwagi na tę wyjątkowość, prowadzone jest jeszcze dokładniej, jeszcze uważniej, z jeszcze większym zaangażowaniem całych zasobów ludzkich, specjalistów wszelkich profesji, a opinia publiczna na bieżąco, w codziennych specjalnych, interaktywnych serwisach radiowo-telewizyjnych i internetowych informowana jest o przebiegu śledztwa i stanie dochodzenia. Niestety, sprawująca władzę kasta polityczna, której członkowie powinni znaleźć swe długotrwałe miejsce wreszcie wykonując pożyteczną pracę – pracę porządkujących nasze drogi i chodniki, noszących pomarańczowe ubrania z napisem "Zakłady Karne" – robią wszystko aby katastrofy tej nie wyjaśnić należycie, albo i wcale. Widocznie mają w tym swój własny interes, oby nie współudział.

Autor: Lech Maziakowski

Źródło: [Bibuła](#)