

Weterani maskirowki

26 sierpnia 2010

Za parę dni minie 27 rocznica zestrzelenia przez Rosjan pasażerskiego samolotu linii koreańskich nad Morzem Japońskim. W nocy z 31 sierpnia na 1 września 1983 r. boeing 747 uznany przez sowietów za „samolot szpiegowski”, znajdując się już kilka kilometrów (po przelocie niewłaściwym kursem) poza sowiecką przestrzenią powietrzną, został trafiony w ogon jednym z pocisków wystrzelonych przez G. Osipowicza z myśliwca Mig-23. Osipowicz, który po latach przyznał, że przed zestrzeleniem dokładnie widział dwa rzędy okien, stwierdził zarazem, że i tak nie miało to żadnego znaczenia, ponieważ nawet samolot pasażerski może być zamaskowaną szpiegowską maszyną.

Ronald Reagan nazwał wtedy to wydarzenie masakrą (zabito 269 osób). W swym przemówieniu zawarł nie tylko słowa potępienia dla barbarzyńskiego działania Rosjan („nie było żadnego prawnego ani moralnego uzasadnienia dla tego, co sowieci zrobili”), ale przypomniał też, że ani rosyjskie, ani kubańskie samoloty pasażerskie nie były zestrzeliwane przez USA, nawet jeśli wkraczały w amerykańską przestrzeń powietrzną. Co więcej, mówił, Stany Zjednoczone, tak jak inne kraje cywilizowane, wierne są tradycji pomagania tym, którzy na morzu czy w powietrzu gubią szlak. Podkreślił też, że sowieckie władze zrazu zdecydowanie zaprzeczały temu, co zrobiono (tj. że zestrzelono cywilny samolot), a nawet ukrywały wiadomość o zestrzeleniu przed samymi Rosjanami, następnie jednak zaczęły twierdzić, że to był samolot szpiegowski i wprawdzie wkroczył w sowiecką przestrzeń powietrzną, ale potem nagle znikł z radarów i nie oddano żadnego strzału w jego kierunku; a później twierdziły, że ów samolot pełnił dla USA misję szpiegowską i mimo ostrzeżeń ze strony sowieckich myśliwców, nie wycofał się znad ZSRR, więc został strącony. W odpowiedzi na te wszystkie sowieckie wersje

wydarzeń zaprezentowany został w trakcie przemówienia amer. prezydenta fragment podsłuchanej rozmowy pilota myśliwca z drugim pilotem i z dowództwem, w trakcie której mowa jest wprost o odpaleniu pocisku i „zniszczeniu celu”, mimo że pilot widział światła nawigacyjne jumbo jeta.

Pasażerski samolot został zaatakowany z tyłu. Nie nawiązano wcześniej z boeingiem żadnej łączności radiowej. Wbrew międzynarodowym przepisom nakazującym (w tego rodzaju sytuacjach, czyli gdy powietrzny statek cywilny zboczy z kursu i naruszy przestrzeń powietrzną obcego państwa) pokazanie się załodze, nawiązanie wzrokowego kontaktu, sowiecki myśliwiec (jak relacjonował po latach Osipowicz) oddał jedynie ostrzegawcze strzały.

Do badań zdarzenia ICAO w ramach neutralnego dochodzenia zebrała specjalistów z USA, Japonii i Korei. Wysłano okręty i śmigłowce w celu odnalezienia szczątków samolotu oraz wydobycia czarnych skrzynek. Patrołowano wody i szukano przez 10 tygodni, po czym akcję przerwano. Rosjanie odmówili udziału w śledztwie, zasłaniając się tradycyjnym sowieckim świętym oburzeniem, że można podejrzewać armię czerwoną o jakieś niestworzone zbrodnie. Nie przeszkodziło to sowietom jednak wcale w wysłaniu (już 1 września 1983 r.) własnych jednostek poszukiwawczych (m.in. łodzi podwodnych) i wydobyciu szczątków oraz rejestratorów. O tym rzecz jasna, międzynarodowej opinii publicznej sowieci nie poinformowali ani wtedy, ani przez następne lata. Jak pisze badający sprawę J. Oberg nawet w czasie największej „główności” M. Gorbaczow zaprzeczał jakoby ZSRR był w posiadaniu czarnych skrzynek KAL-007. Rosjanie, w przeciwieństwie do jednostek amerykańsko-koreańsko-japońskich, wiedzieli dokładnie, gdzie boeing został zestrzelony, a zatem, w którym miejscu należało szukać jego szczątków.

Zapisów czarnych skrzynek (trzymanych w sejfie jednego z generałów KGB) przez blisko 10 lat nie upubliczniano i nie zamierzano upubliczniać z prostego względu – przeczyły one sowieckiej tezie o szpiegowskiej misji pasażerskiego

odrzutowca. Dopiero w 1992 r. za czasów B. Jelcyna (i generalnej zawieruchy w Rosji) czarne skrzynki oficjalnie w Seulu przekazano przedstawicielom ICAO (w grudniu 1983 w swym pierwszym raporcie uznała z braku dowodów, że doszło do wypadku w sowieckiej przestrzeni powietrznej w wyniku błędu pilotów, którzy niewłaściwie ustawili przyrządy nawigacyjne).

W Smoleńsku 10 kwietnia 2010 r. nie było mowy o pomyłce. Nie mogło też być podejrzenia o jakąś „misję szpiegowską” tupolewa.

Autor: Free Your Mind

Źródło: [Niezależny Serwis Informacyjny](#)

BIBLIOGRAFIA I FILMOGRAFIA

1. Jeden z filmów o KAL 007 – <http://video.google.com/videoplay?docid=-4136846576945143477#>
2. Materiał z fragmentem przemówienia Reagana i podsłuchanej (od 1'16") rozmowy sowieckiego pilota z dowództwem – <http://video.google.com/videoplay?docid=-4136846576945143477#docid=2129793061915930837>
3. Przemówienie R. Reagana – <http://video.google.com/videoplay?docid=-4136846576945143477#docid=-7214790644390578276> –
4. Rozmowy dowództwa sowieckiego poprzedzające zestrzelenie Boeinga – http://cptransitive.com/All_Transcript_Combined_Timeline_of_Attack_and_Rescue_Mission
5. Tekst Jamesa Oberga, który zajmował się badaniem katastrofy; autor publikuje także listę amer. użytecznych idiotów twórczo rozwijających propagandę i dezinformację sowiecką. Myślę, że w Polsce też już taka lista powinna zostać sporządzona a propos użytecznych idiotów obecnie pracujących dla Moskwy. Naukowców, dziennikarzy i innych „ekspertów” –

<http://www.jamesoberg.com/russian/kal007.html>

6. Treść sowieckich tajnych notatek, których odkrycie poprzedziło przekazanie czarnych skrzynek organizacji ICAO; jest w nich mowa m.in. o możliwej „antysowieckiej histerii”, gdyby ujawniono zawartość zapisów, ponieważ nie potwierdzałyby one wersji ze „szpiegowską misją” boeinga – http://cptransitive.com/KAL_007_and_the_Soviet_Top_Secret_Memo
s

7. http://smolensk2010.cba.pl/dziwna_katastrofa/drzewa_na_parking_u/index.html

8. <http://www.rupor.info/analitika/2010/05/01/v-ubijstve-kachinskogo-viden-pocherk-putina/>

9. <http://www.vectorsite.net/avil76.html>

10. http://smolensk2010.cba.pl/dziwne_sledztwo/wydobywanie_cial/index.html

11. <http://www.newstube.ru/media/mesto-katastrofy-tu-154-foto-s-vozduxa>

12. <http://www.airliners.net/aircraft-data/stats.main?id=251>

13. <http://www.airforce-technology.com/projects/il76/>

14. LK w Gruzji – <http://www.youtube.com/watch?v=haLYH4EoRtg&feature=related>

15. Upadek tureckiego samolotu – <http://www.youtube.com/watch?v=gaqckUE1-M0&feature=related>

16. Awaryjne lądowanie na Heathrow – <http://www.youtube.com/watch?v=98ag0rXU63I&feature=related>

17. Remont tupolewa –
<http://www.youtube.com/watch?v=n0IntHE3Yuc>
18. Zdjęcie satelitarne –
http://farm5.static.flickr.com/4019/4517970528_046b48b3eb_o.jpg
19. Strona Pawła Szczepańca poświęcona historii lotnictwa, m.in. sowieckiego – <http://awiacja.republika.pl/zsrr.htm> ()
20. <http://samoloty.najlepsze.net/>
21. <http://www.aviationcorner.pl/news.php>
22. Russian Aviation Page –
<http://aeroweb.lucia.it/~agretch/RAP.html>
23.
http://www.stosunkimiedzynarodowe.info/artukul,624,Rosja_w_miedzynarodowym_handlu_bronia
24. Komentarz po 7 kwietnia –
<http://www.rian.ru/analytics/20100407/219162833.html>
25. Oficjalna ros. relacja z konferencji prasowej Putina i Tuska z 7 kwietnia – <http://premier.gov.ru/events/news/10128/>
26. Blog proputinowski, ciekawe komentarze pod wpisem dotyczące 10 kwietnia – <http://dr3lo.livejournal.com/2124.html>
27. <http://delostalina.ru/>
28. Oświetlenie i sygnalizacja na lotniskach –
<http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP637.PDF>