

OCENA PRAWIDŁOWOŚCI OFICJALNEGO BADANIA KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

Bogdan Gajewski

Abstract

The MAK report has classified the crash as a Controlled Flight Into Terrain based on known facts purposely omitted during investigation.

A further investigation done by the independent investigators and scientists concluded that data presented in this report is incomplete and often falsified. Such a data was used to create a doubtful theory of drunken general pressing the pilots for an unsafe landing, which resulted in fatal crash killing all souls on board. There is enough evidence to classify this accident as Uncontrolled Flight Into Terrain, caused by the aircraft defragmentation during flight.

Keywords - Aircraft, data manipulation, doubtful theory, omitted evidence.

Streszczenie

Raport MAK sklasyfikował wypadek jako „Kontrolowany lot zakończony zderzeniem z ziemią”, w oparciu o niesprawdzone dane i ukrywanie faktów.

Badania niezależnych naukowców i ekspertów dowiodły, że dane użyte do sporządzenia raportu są niekompletne i często fałszowane. Takie dane zostały użyte do zbudowania wątpliwej teorii o pijanym generale, który zmusił pilotów do ryzykownego lądowania, co spowodowało rozbicie samolotu i śmierć wszystkich osób na pokładzie samolotu. Potwierdzone dane pozwalają sklasyfikować wypadek jako „Niekontrolowany lot zakończony zderzeniem z ziemią”, spowodowany awarią samolotu w powietrzu.

Słowa kluczowe – Samolot, manipulowanie danymi, wątpliwa teoria, pomijanie faktów.

1. WPROWADZENIE

Każda komisja badająca wypadek lotniczy jest zobowiązana do przedstawienia prawdy. Celowe przedstawienie przeinaczonych faktów dyskwalifikuje prace komisji oraz wszystkich jej członków.

Selektywny dobór materiału dowodowego jak też celowe zatajenie jego istotnych elementów jest manipulacją prowadzącą do przedstawiania zakłamaney rzeczywistości.

2. ISTOTA GROMADZENIA MATERIAŁÓW DOWODOWYCH

Jedyną drogą do odtworzenia okoliczności katastrofy jest zebranie jak największej ilości informacji koniecznych dla odtworzenia przebiegu zdarzeń, które zakończyły się katastrofą. Informacje te, podlegające dalszej weryfikacji, są wykorzystywane jako materiał dowodowy prowadzący do końcowych ustaleń komisji badającej wypadek.

Zgodnie z procedurą zawartą w podręczniku ICAO Aneks 13, paragraf 4.12, należy najpierw dokładnie określić czas i miejsce pierwszego kontaktu samolotu z ziemią. Od miejsca pierwszego kontaktu z ziemią należy analizować tor lotu samolotu cofając się wstecz, by zsynchronizować wszystkie elementy lotu badane przez specjalistów różnych dyscyplin wiedzy.

Ponieważ informacje są zbierane równolegle w tym samym czasie przez różne osoby, stąd konieczność zgrupowania ich tematycznie w taki sposób, by później móc je powiązać w linii czasu.

Linia czasu jest podstawowym narzędziem w ustaleniu przebiegu wydarzeń, gdyż na nią nanosi się wszystkie potwierdzone informacje, co umożliwi bezstronną ocenę wszystkich danych podlegających dalszej weryfikacji w celu wyeliminowania informacji sprzecznych ze sobą.

Ostateczna linia czasu służy jako podstawa do wysuwania hipotez roboczych, ich zgodności z faktami oraz do opracowania wniosków końcowych.

3. USTALENIE PUNKTU ZEROWEGO W OSI CZASU

Punktem zerowym jest najczęściej chwila katastrofy określana jako zetknięcie samolotu z ziemią. Na linii czasowej liczonej od punktu zerowego w jedną stronę odnotowuje się zdarzenia przed punktem zerowym, czyli przed upadkiem samolotu na ziemię, zaś w drugą stronę odnotowuje się zdarzenia po upadku samolotu na ziemię. Ustalenie punktu zerowego jest pierwszą czynnością w badaniu wypadku lotniczego, gdyż cały łańcuch zdarzeń będzie odniesiony później do tego właśnie punktu.

W przypadku katastrofy smoleńskiej dokładny czas katastrofy, czyli punkt zerowy, był pierwotnie określony jako 10:56 czasu lokalnego. Dopiero po dwóch tygodniach (!) podano czas katastrofy jako 10:41. Wynika stąd, że obie komisje prowadziły dochodzenie przez dwa tygodnie fałszywym tropem nie będąc zorientowane co do czasu katastrofy lub celowo podając fałszywe dane. Jak dotąd nie ma racjonalnego wytłumaczenia na różnicę 15 minut czasu katastrofy.

Porównując oba raporty zauważamy, że dla tego samego wypadku istnieją dwa punkty zerowe. Pierwszy, zgodny z raportem MAK określono na 10: 41:06 czasu lokalnego, zaś podany przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP) określono na 10:41:07,5.

Sytuacja taka jest bardzo interesująca, gdyż oba raporty podają identyczny czas odczytu w punkcie TAWS nr 37. Ponieważ czas lotu od punktu TAWS nr 37 do miejsca

katastrofy jest dłuższy w raporcie Millera o 1,5 s od tego podanego w raporcie MAK, stąd można wnioskować, że samolot z raportu Millera przy prędkości 270 km/h w ciągu 1,5 s przeleciał dodatkowo 112,5 m dalej, niż samolot z raportu MAK.

Ponieważ mamy tylko jeden wrak samolotu i jeden odczyt z punktu TAWS nr 37, stąd mamy sytuację, w której ten sam dystans do miejsca katastrofy został pokonany jednym samolotem w dwóch różniących się od siebie czasach przelotu. Są trzy wytłumaczenia tego zjawiska:

- prędkości samolotu w obu raportach różnią się między sobą,
- trajektorie lotu w obu raportach nie są tożsame,
- doszło do manipulowania dowodami z miejsca wypadku.

Powstaje więc pytanie, w jaki sposób uniknąć tego typu sytuacji, by na końcu otrzymać najbardziej prawdopodobny przebieg zdarzeń. Skoro nie mamy dokładnie określonego czasu oraz miejsca pierwszego kontaktu samolotu z ziemią, pozostaje poszukiwać takiego punktu na trajektorii lotu, którego wiarygodność jest potwierdzona odczytem aparatury rejestrującej.

Mamy kilka takich punktów, z których odczyt w punkcie TAWS nr 36, czy nr 37 jest udokumentowany i może stanowić najbardziej wiarygodny punkt zerowy osi czasu.

4. USTALENIE TOŻSAMOŚCI SAMOLOTU

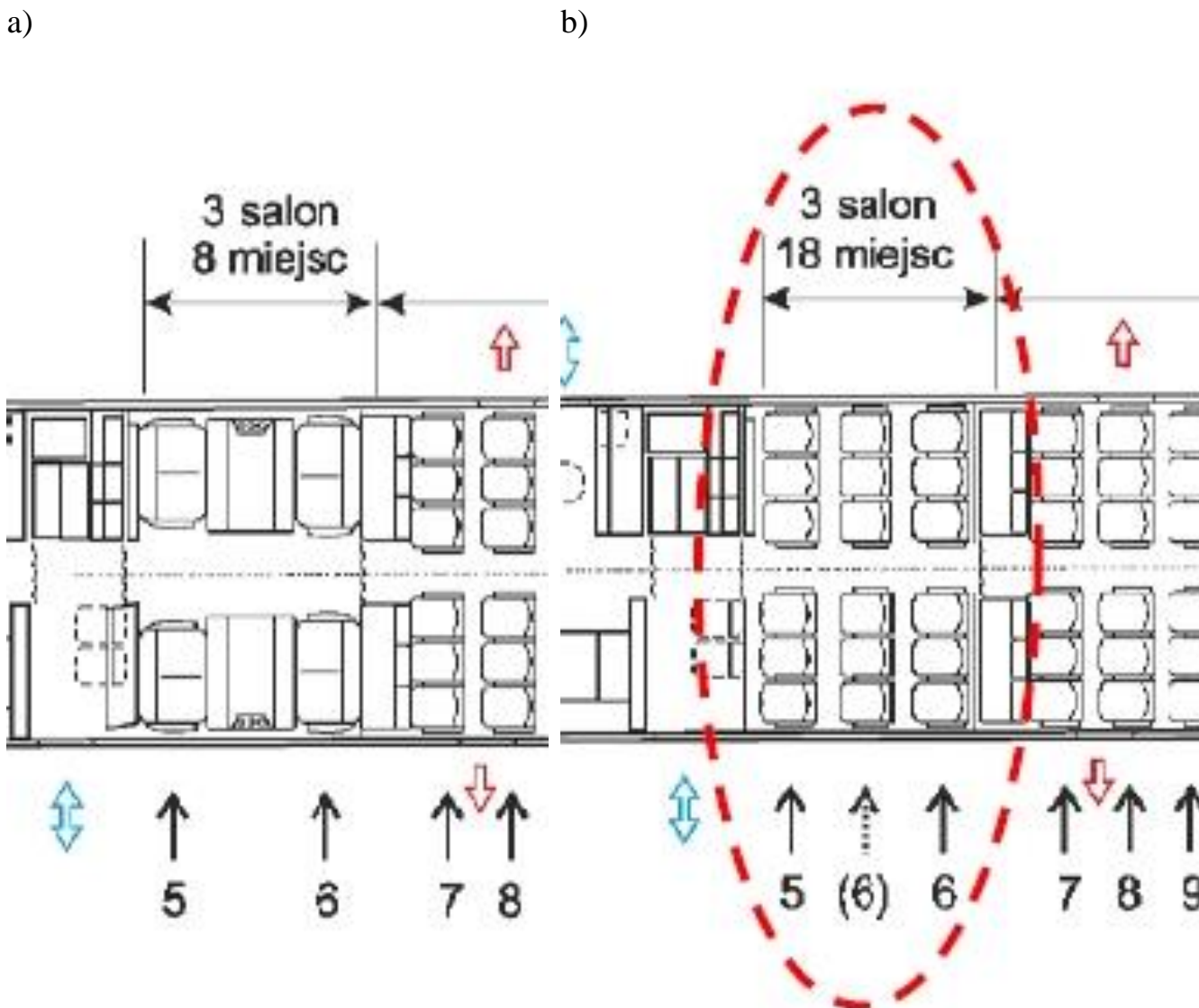
4.1. Wstęp

Ustalenie tożsamości samolotu jest obok czasu katastrofy podstawową czynnością mającą bardzo istotny wpływ na dalsze postępowanie powypadkowe. Tożsamość samolotu, który uległ wypadkowi, budzi wiele wątpliwości w świetle dokumentacji przedstawionej w obu raportach.

4.2. Liczba foteli pasażerskich

Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego (SPLT) był w posiadaniu dwóch bliźniaczych samolotów TU-154M o numerach bocznych 101 oraz 102. Samoloty te, jak można wnioskować z raportu KBWLLP, różniły się wyposażeniem kabiny pasażerskiej.

Zgodnie z raportem KBWLLP na cztery dni przed katastrofą, 6 kwietnia 2010 roku, przebudowano wnętrze samolotu o numerze bocznym 101 zwiększając liczbę foteli pasażerskich z 90 na 100 (por. Rys. 1).



Rys. 1. Zaznaczone miejsce prawdopodobnej przebudowy samolotu; a) przed przebudową, b) po przebudowie.

Liczba miejsc pasażerskich w samolocie o numerze bocznym 102 prawdopodobnie wynosiła 90. (Brak jest informacji o liczbie miejsc pasażerskich w tym samolocie).

Zgodnie z raportem MAK, samolot badany przez rosyjskich specjalistów liczył 90 miejsc pasażerskich. W raporcie jest także stwierdzenie, że przebadano wszystkie fotele na okoliczność zapiętych pasów przez pasażerów. Ta informacja jest o tyle istotna, że nie wspomniano o pustych fotelach niezajętych przez pasażerów. Tym samym raport sugeruje, że wszystkie miejsca pasażerskie były zajęte.

Ponieważ delegacja do Katynia, (oprócz załogi samolotu) liczyła 88 osób, stąd w samolocie o 100 miejscach pasażerskich dwanaście foteli byłoby pustych. W samolocie o 90 miejscach siedzących pozostałyby tylko dwa wolne miejsca - niektóre doniesienia mówią o wieńcu, który zajmował dwa miejsca siedzące.

Na internetowym portalu [1] znajdujemy informację:

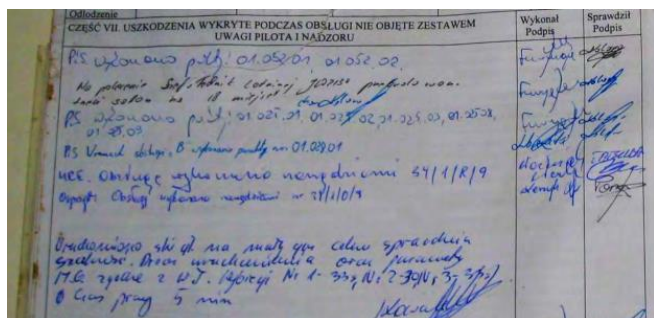
„Ponieważ prezydent miał do dyspozycji jedynie dwa samoloty, generałowie musieli lecieć albo jakiem, albo wraz z nim Tu-154. Ktoś postanowił – być może ta sama osoba, która wcześniej zdecydowała o powiększeniu salonki o dziesięć miejsc (dokładnie tylu uczestników liczyła delegacja wojskowa) – że będzie to jednak tupolew.

W związku z tym w samolocie lecącym 10 kwietnia 2010 r. do Smoleńska wszystkie miejsca zostały zajęte, co doprowadziło do tego, że ze składu delegacji wycofano żołnierza Zandarmerii Wojskowej wyznaczonego do ochrony szefa Sztabu Generalnego WP gen. Franciszka Gągora.

Jak pisała w odpowiedzi na nasze pytania Najwyższa Izba Kontroli, jej kontrolerzy stwierdzili, że żołnierz ŻW „został w Polsce, bo w samolocie brakowało dla niego miejsca”.

Raport Najwyższej Izby Kontroli [2] jednoznacznie stwierdza, że samolot posiadał komplet pasażerów, czyli musiał to być samolot o 90 miejscach siedzących (88 pasażerów plus dwa miejsca na wieńce).

Poważne podejrzenie budzi więc stwierdzenie KBWLLP o przebudowie salonki z 8 na 18 miejsc pasażerskich. Jedynym materiałem dowodowym jest odręczny wpis do książki lotów niepotwierdzony żadnymi dokumentami. Wpis ten, drugi od góry, w kolorze czarnym, wyraźnie kontrastuje z sąsiednimi wpisami wykonanymi w kolorze niebieskim. (por. Rys. 2).



Rys. 2. Wpis do książki obsługi samolotu.

Wydaje się wysoce nieprawdopodobne, by przebudowę samolotu wykonano tylko na podstawie odręcznego wpisu.

Raport KBWLLP stwierdza, co następuje:

„W dniu 6.04. (6 kwietnia 2010r.) samolot został przebudowany w 36 splt niezgodnie z dokumentami wystawionymi przez zakład remontowy po zakończonym remoncie.”

Skoro istniały dokumenty przebudowy, a przebudowa nie była zgodna z tymi dokumentami, to obowiązkiem komisji badającej wypadek było określenie rozbieżności pomiędzy wykonaną pracą, a dokumentacją. Pozostaje też niewyjaśniona sprawa nadzoru nad tą przebudową oraz niezbędny w takich przypadkach odbiór techniczny.

Spekulacja na temat tożsamości samolotu w oparciu o ilość miejsc pasażerskich wynika z tego, że w obu raportach nie ma wzmianki o tym, ile foteli pasażerskich znaleziono na miejscu katastrofy. To świadczy albo o braku kwalifikacji do badania wypadku lotniczego, albo o celowym fałszowaniu, czy też zatajeniu materiału dowodowego.

4.3. Dokumentacja samolotu na miejscu zdarzenia.

Na stronie 149 raportu MAK (po polsku) czytamy:

„Uwaga: Na miejscu zdarzenia lotniczego był odnaleziony certyfikat zdatności do lotu samolotu nr 101, ważność którego wygasła 20 maja 2009 roku, a także aktualny certyfikat zdatności do lotu innego statku powietrznego (nr 102), który w momencie zdarzenia lotniczego przechodził kapitalny remont.

Zgodnie z AIP RF GEN 1.5-2 Rozdział 4 zaświadczenie o zdatności do lotu statku powietrznego (certyfikat zdatności do lotu) jest obowiązkowym dokumentem i powinien znajdować się na pokładzie zagranicznego statku powietrznego wykonującego rejs międzynarodowy”.

Powyższe stwierdzenia sugerują, że samolot, który uległ rozbiciu, miał na pokładzie dwa certyfikaty zdatności do lotu. Jeden, nieważny certyfikat, przypisany do samolotu 101 oraz drugi, tym razem ważny certyfikat, przypisany do samolotu 102. Sytuacja taka bez niezbędnego wyjaśnienia, może prowadzić do spekulacji co do tożsamości samolotu.

Jeżeli samolot o numerze bocznym 101 po remoncie w Samarze przyleciał do Polski dnia 29 grudnia 2009 roku, to oznacza, że posiadał certyfikat zdatności ważny co najmniej jeden rok. Dokumentu tego nie znaleziono lub został zniszczony albo w ogóle nie był wystawiony. Znaleziono natomiast nieważny certyfikat tego samolotu.

Zgodnie z powyższym samolot 101 bez ważnego certyfikatu nie powinien być dopuszczony do lotu. Ponieważ w dniu wypadku tylko samolot 102 miał ważny certyfikat, co świadczyłoby o tym, że właśnie ten samolot mógł wykonać lot i ulec wypadkowi. Ale przecież wiadomo, że w tym czasie samolot 102 był remontowany w Samarze.

Obie komisje powinny wyjaśnić, dlaczego na miejscu katastrofy znaleziono ważny certyfikat samolotu będącego akurat w remoncie, a obok nieważny certyfikat samolotu, który ponoć był po remoncie sprawny i uległ rozbiciu. Zakładamy oczywiście, że oba dokumenty znajdowały się na pokładzie samolotu, który uległ katastrofie. Jeżeli jednak co najmniej jeden lub oba dokumenty podrzucono po wypadku, wtedy teoria o zamianie samolotów zaczyna być coraz bardziej wiarygodna.

Obowiązkiem komisji powinno być przedstawienie materiału dowodowego w taki sposób, by wykluczyć wszelkie spekulacje dotyczące tożsamości samolotu, który uległ wypadkowi.

5. NAGRANIA REJESTRATORÓW LOTU

5.1. Długość nagrania

Najważniejsze dwa rejestratory lotu to Cockpit Voice Recorder (CVR) oraz Flight Data Recorder (FDR), znane

popularnie jako czarne skrzynki. Dane z obu rejestratorów są niezwykle istotne w poznaniu przebiegu zdarzeń przed katastrofą. Są one najbardziej wiarygodnym źródłem informacji w odróżnieniu od zeznań świadków, które to zeznania mogą się wzajemnie wykluczać.

Z doniesień prasowych wynika, że strona polska aż trzy razy fatygowała się do Moskwy, aby otrzymać ostateczne kopie nagrań rejestratorów lotu. Za pierwszym razem na kopii brakowało ostatnich 16 sekund lotu, co robiło kopię bezwartościową dla odtworzenia ostatnich chwil przed katastrofą.

Za drugim razem otrzymano kopię poprawioną (tutaj rodzi się pytanie: co to znaczy poprawioną?), która potem okazała się kopią z usterkami, by wreszcie za trzecim razem uzyskać kopię możliwą do analizy fonograficznej.

Po przebadaniu owej trzeciej kopii ogłoszono, że nie stwierdzono obecności generała Błasika w kokpicie, gdyż wypowiedzi przypisane generałowi przez MAK należą do nawigatora. Jak się później okazało, odczyt nagrań z kokpitu wykonany w Instytucie Ekspertyz Sądowych im. J. Sehna (IES) różnił się w kilku istotnych miejscach od odczytu wykonanego przez MAK. Między innymi odczytano wypowiedzi pilotów o odejściu na drugi krąg, których to wypowiedzi nie ma w raporcie MAK.

Według raportu końcowego MAK załoga samolotu podjęła decyzję o lądowaniu, natomiast według raportu KBWLLP załoga nie podjęła decyzji o lądowaniu próbując odejść na drugi krąg.

Tak więc okazało się, że z tego samego nagrania można otrzymać dwie wersje przebiegu zdarzeń, różniące się między sobą niezmiernie ważnymi informacjami.

W Materiałach Konferencyjnych II Konferencji Smoleńskiej (MK II KS) na stronie 256 czytamy:

„...dwaj członkowie KBWLLP (nazwiska do wglądu w MK II KS), którzy własnoręcznie podpisali i transkrypcję MAK [3] i protokół KBWLLP, w co najmniej jednym z tych przypadków być może nie wiedzieli co czynią, a na pewno poświadczali nieprawdę.”

Profesor Anna Gruszczyńska-Ziółkowska, podczas II Konferencji Smoleńskiej po analizie zapisu CVR tak sumuje swoje spostrzeżenia [4]:

„Dokumenty upublicznione przez KBWLLP charakteryzuje chaos, spowodowany nagromadzeniem nieścisłości, wzajemnie sprzecznych informacji i interpretacji, a także zwykłych błędów. Stwarza to wrażenie niepewności ekspertów Komisji co do charakteru i momentu zaistnienia zdarzenia uznanego przez nich za kluczowe. Jakies zdarzenie akustyczne, ponoć zarejestrowane przez urządzenie MARS-BM, uznane zostało za dźwiękowy obraz zdarzenia mającego być przyczyną tragedii.”

„... Co więcej w stworzonym balaganie pojęciowym i faktograficznym, Komisja dokonuje manipulacji słownej.”

„... Wobec tych faktów wydaje się jasne, że całkowicie tracą sens ustalenia dotyczące synchronizacji zapisów MSRP i MARS-BM, które zostały sformułowane w rozdziale 2.4 załącznika nr 2 raportu KBWLLP:

„Zgodnie z zapisem MSRP uderzenie w brzozę rejestrowane jest o godz. 08:40:59,375 czasu MSRP (występuje skokowa zmiana wartości przeciążenia pionowego). Na podstawie analizy zapisu dźwięku w kabinie samolotu odgłos uderzenia wystąpił o godz. 08:41:02,8

czasu MARS-BM. Z powyższych danych wynika, że czas MSRP jest opóźniony o 3,425 s w stosunku do czasu MARS-BM. Do dalszych analiz przyjęto opóźnienie 3 s.”

Niespodzianek tymi nagraniami było jeszcze więcej, kiedy okazało się, że istnieje siedem różnych długości nagrań z CVR [5]. Badania specjalistyczne wykonano także w Instytucie Kryminalistyki, Centrum Technik Specjalnych FSB Rosji.

Długość nagrania od początku słów „8 na kursie i na ścieżce...” do końca zapisu taśmy objawiła się w czterech różnych wersjach – por. Tab. 1:

Tab. 1. Różne długości nagrań.

Wersja	Długość
MAK	1 min 35.3 s
KBWLLP	1 min 35.0 s
IES	1 min 34.3 s
FSB	1 min 55.6 s

Obu komisjom badającym wypadek zupełnie nie przeszkadzało, że pracują na różnej długości nagrań, co świadczy o zupełnej indolencji osób odpowiedzialnych za prowadzenie dochodzenia.

5.2. Ustalenie końca zapisu danych.

Jak ustalono, urządzenie rejestrujące zakończyły swoją pracę, kiedy samolot był jeszcze w powietrzu. Wynikałoby to z przerwy w zasilaniu spowodowanej... I tutaj obie komisje nie są w stanie stwierdzić, co mogło być wiarygodną przyczyną tego zjawiska. A przecież obie komisje autorytatywnie stwierdziły, że samolot był sprawny technicznie do momentu zderzenia z ziemią.

6. ZNISZCZENIE KADŁUBA SAMOLOTU

Kadłub samolotu spadając na ziemię z niewielkiej wysokości podlega różnego rodzaju siłom, z których siła zgniatania wynikająca z ujemnego przyspieszenia jest najbardziej prawdopodobna. Natomiast pobieżne nawet oględziny miejsca wypadku sugerują nie tyle zgniatanie kadłuba, co jego rozerwanie. Raporty nie odpowiadają na pytanie, w jaki sposób doszło do rozpadu samolotu na tyle różnych części.

Samoloty są tak skonstruowane, by przy tak zwanym „twardym lądowaniu” nic się pasażerom nie stało. Fotele lotnicze muszą wytrzymać w osi pionowej przeciążenie równe sześciokrotnej wadze przeciętnego pasażera (przy uderzeniu samolotu o pas startowy), a dziesięciokrotnie w osi podłużnej (przy gwałtownym hamowaniu). Fotele przy takich obciążeniach nie mają prawa oderwać się od podłogi. W Załączniku nr 5 do raportu Millera, na stronie 5/25 czytamy:

„Zderzenie tego typu Tu-154M w Smoleńsku uderzający o ziemię klasyfikowane jest jako uderzenie małej energii pod małym kątem. Podmokły teren oraz zarośla wytłumiły energię zderzenia”.

Wobec takiej opinii powstaje pytanie o przyczynę rozpadnięcia się kadłuba samolotu.

Raport MAK twierdzi, że przeciążenie wynosiło 100 g i więcej, czyli na samolot działały siły co najmniej stukrotnie większe od normalnych.

Raport tak twierdzi, ale nie podaje żadnych danych na potwierdzenie tych wielkości. Wspomina tylko, że obrażenia poniesione przez pasażerów są wystarczającym dowodem na tego typu wnioski. Okazuje się jednak, że nie na wszystkich pasażerów działało przyspieszenie powyżej 100 g, skoro kilkanaście ciał, jak potwierdziły to rodziny podczas identyfikacji zwłok, zachowało swój pierwotny kształt, nie wykazując poważnych obrażeń typowych dla bardzo dużych przyspieszeń.

Przykłady z innych wypadków lotniczych wyraźnie pokazują, że przy uderzeniach w ziemię o małej energii i wytłumieniu jej o podmokły teren wraz z zaroślami kadłuby zachowują swój kształt, czasami łamiąc się w dwóch, trzech miejscach. Ale nigdy nie rozpadają się na tysiące części.

Na pustyni w Meksyku, dnia 27 kwietnia 2012 roku dokonano eksperymentu polegającego na celowym rozbięciu samolotu [6]. Do badań użyto samolotu Boeing 727, który jest zbliżony w konstrukcji do samolotu Tu 154M. W celu otrzymania jak największej ilości informacji z tego eksperymentu, samolot został wyposażony w kilkanaście kamer rejestrujących wewnątrz samolotu podczas upadku. W fotelach umieszczono specjalnie skonstruowane do tego eksperymentu manekiny, symulujące pasażerów samolotu oraz czujniki przyspieszeń rozmieszczone w różnych miejscach kabiny pasażerskiej. Samolot uderzył w ziemię przy prędkości 240 km/h oraz prędkości opadania 460 m/min (7,6 m/s)

Samolot rozpadł się na kilka części, a kokpit oddzielił się od reszty samolotu. Dokładne odczyty z aparatury rejestrującej wykazały, że najwyższe przyspieszenia, jakich doznały manekiny znajdujące się w przedniej części kabiny pasażerskiej, wynosiły 12 g. W części środkowej i końcowej kabiny przyspieszenia były znacznie mniejsze, pozwalające pasażerom na wyjście z tego wypadku bez szwanku.

Przy maksymalnej wielkości przyspieszeń, jakie zarejestrowano podczas tego eksperymentu, czyli 12 g, nie zaobserwowano rozsypania się samolotu na tysiące części, ani przyspieszeń rzędu 100 g działających na pasażerów.

Tak więc stwierdzenia raportu MAK o przyspieszeniach rzędu 100 g powodujących rozpad samolotu na tysiące części graniczy z cudem, który jest wart dogłębnego udokumentowania. Wychodzi bowiem na to, że wieloletnia praca tysięcy ludzi zaangażowanych w zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, poparta niezliczoną ilością eksperymentów, w świetle tego raportu była po prostu na nic.

Mając świadomość ogromnej ilości badań związanych z bezpieczeństwem pasażerów zrobionych w USA trudno jest zaakceptować stwierdzenie raportu MAK (nie poparte żadnymi liczącymi się dowodami), że przyspieszenia rzędu 100 g działały na samolot Tu 154M podczas kontaktu samolotu z ziemią, jak to opisano w raporcie.

Przyspieszenia rzędu 100 g mogą wystąpić przy eksplozji, natomiast uderzenie samolotu w ziemię z małą energią i pod małym kątem nie powinno skutkować przyspieszeniem większym od 12 g.

7. ZEJŚCIE PONIŻEJ 50 M

Portal *wikipedia* [7] zamieścił informację o komendzie z wieży kontrolnej pozwalającej na zejście do 50 metrów.

„ 2 lipca 2010 roku Naczelna Prokuratura Wojskowa przekazała do Prokuratury Okręgowej w Warszawie materiały w sprawie publicznego rozpowszechniania bez zezwolenia wiadomości ze śledztwa dotyczącego katastrofy; nastąpiło to w związku z tym, że polskie media upubliczniły cytaty z zeznań por. pil. Artura Woszytyła, pilota samolotu *Jak-40*, który wylądował w Smoleńsku około godziny przed katastrofą; zeznał on, iż tuż po godzinie 8:40 czasu polskiego wieża lotniska Siewiernyj wydała załodze samolotu komendę: „*Jak na wysokości 50 m nie zobaczycie pasa, odlatujcie*” zeznanie to, potwierdził technik pokładowy *Jaka-40*, chor. Remigiusz Muś; oświadczył on, że kontrolerzy podali nieprzepisową wysokość decyzji 50 m również samolotowi *Jak-40* i rosyjskiemu samolotowi *Il-76* z funkcjonariuszami rosyjskiej *Federalnej Służby Ochrony (FSO)*, który rankiem 10 kwietnia podjął dwie nieudane próby lądowania na lotnisku. ”

Do tej informacji odniósł się dr Maciej Lasek na łamach *Gazety Wyborczej* [8]:

„*Nasza komisja dysponowała zapisami rejestratora dźwięku Jaka-40. To prosty magnetofon, który zapisuje tylko korespondencję radiową, czyli to, co przychodzi do załogi i to, co załoga odpowiada. Ma bardzo długi zapis, dzięki temu mogliśmy go odsłuchać po powrocie samolotu. Był odczytany tylko w Polsce.*”

„*Komisja miała kopie zapisu rejestratora dźwięku z Jaka, z Tupolew i z wieży (pisownia oryginalna). W dodatku sami zgrywaliśmy zapis z magnetofonu rejestrującego głosy na wieży. Rosjanie nie bardzo chcieli, ale się dogadaliśmy na miejscu. Koledzy z wojska zgrali to na swój magnetofon i w Polsce przeprowadzaliśmy analizy. W żadnym z zapisów nie pada komenda: "możecie zejść na 50 m". Jest mowa wyłącznie o 100 m.*”

Warto zwrócić uwagę, że jest mowa o trzech taśmach: „*komisja miała kopie zapisu rejestratora dźwięku z Jaka, z Tupolewa i z wieży*”.

Jeżeli chodzi o rejestratory dźwięku z Tupolewa, to wiadomo już, że istnieją co najmniej cztery różne taśmy. Wiarygodność zapisu taśm z wieży kontrolnej nie była zweryfikowana. Pozostaje więc magnetofonowy zapis z Jaka i zeznanie jego załogi.

Mamy więc sytuację, w której dwie strony podają sprzeczne ze sobą informacje. Załoga samolotu *Jak-40* twierdzi, że była komenda z wieży o zejściu na 50 m, zaś Maciej Lasek twierdzi, że tylko na 100 m. Najprostszym rozstrzygnięciem tego dylematu byłoby odsłuchanie taśmy z *Jaka-40* przez niezależny zespół badawczy, nie powiązany z KBWLLP. Z nieznanых powodów w cztery lata po katastrofie zapis z *Jaka-40* pozostaje ciągle tajny.

8. PRZEBIEG ZDARZEŃ OPISANY W RAPORTACH MAK ORAZ KBWLLP

8.1. Wstęp

Owoce pracy każdej komisji jest raport końcowy w formie oficjalnego dokumentu państwowego.

Najważniejszą częścią każdego raportu jest podsumowanie końcowe, zaczynające się od słów „*Przyczyną wypadku było...*”

To jest kwintesencja pracy całej komisji badającej wypadek. Na podstawie podsumowania końcowego opracowuje się wnioski, zalecenia czy też obowiązkowe wykonywanie prac związanych z utrzymaniem ciągłej

zdatności lotu. Większość ludzi, a już szczególnie przedstawiciele mediów, nie wczytuje się w całą treść raportu koncentrując się tylko na końcowych wnioskach.

W sytuacji kiedy komisja badająca wypadek jest w stanie wskazać przyczynę wypadku, niezmiernie ważne jest przedstawienie wniosków w taki sposób, by ich treść była bezpośrednio związana z potwierdzonymi faktami.

8.2. Znikająca brzoza

Uważna lektura obu raportów w dwóch wersjach językowych (polskiej i angielskiej) dowodzi, że w żadnym z nich nie wspomina się o żadnej brzozie w końcowym podsumowaniu.

Raport MAK w wersji polskiej na stronie 206 stwierdza: „Bezpośrednią przyczyną katastrofy było nie podjęcie przez załogę we właściwym czasie decyzji o odejściu na lotnisko zapasowe... co doprowadziło do zderzenia samolotu z przeszkodami i ziemią w sterowanym locie (CFIT)¹, jego zniszczenia, śmierci załogi i pasażerów.”

W wersji angielskiej tego raportu nie ma mowy o przeszkodach terenowych, jest tylko stwierdzenie o kontrolowanym locie zakończonym zderzeniem z ziemią i zniszczeniem samolotu. Wersja angielska jest szczególnie ważna, bo jest adresowana do szerokiej publiczności. To właśnie końcowe wnioski są najczęściej cytowane w doniesieniach prasowych oraz telewizyjnych na szerokim świecie. Na podstawie tej wersji „idzie w świat” najważniejsza informacja o wypadku.

8.3. Różnica pomiędzy lotem kontrolowanym, a niekontrolowanym

Lot kontrolowany do zderzenia z ziemią, *Controlled Flight Into Terrain (CFIT)*, jest zdefiniowany w literaturze fachowej jak następuje:

“*Controlled flight into terrain (CFIT) describes an accident in which an airworthy aircraft, under pilot control, is unintentionally flown into the ground, a mountain, water, or an obstacle.*”

Znaczy to, że w pełni sprawny samolot, pod pełną kontrolą pilota, niezamierzonym manewrem zderza się z ziemią, górą, wodą czy też jakąś przeszkodą.

Natomiast **niekontrolowany lot do zderzenia z ziemią**, jest opisany następująco:

“*Accidents where an aircraft is damaged and uncontrollable (also known as uncontrolled flight into terrain- UFIT) are not considered CFIT.*”

Czyli wypadki, w których samolot ulega awarii w powietrzu i staje się niemożliwy do kontrolowania („niekontrolowany lot do zderzenia z ziemią” - UFIT) nie jest uważany za CFIT.

Utrata kontroli samolotu jest najczęściej rezultatem eksplozji w powietrzu, pożaru czy też poważnej awarii.

8.4. Zapisy w raportach

Raport MAK w wersji angielskiej stwierdza:

“*The immediate cause of the accident was the failure of the crew to take a timely decision to proceed to an alternate airdrome although they were numerous times timely informed on the actual weather conditions at Smolensk "Severny" Airdrome that were significantly lower than the established airdrome minima; descent without visual contact with ground references to an altitude much lower*

*than minimum descent altitude for go around (100 m) in order to establish visual flight as well as no reaction to the numerous TAWS warnings which led to **controlled flight into terrain (CFIT), aircraft destruction and death of the crew and passengers***”.

W języku polskim oznacza to, że Raport MAK stwierdza o winie pilotów, którzy nie podjęli w odpowiednim czasie decyzji o locie do lotniska zapasowego. Doprowadziło to do zderzenia w pełni sprawnego samolotu z przeszkodami i ziemią w sterowanym locie (CFIT). Czyli w locie kontrolowanym przez pilota, a zakończonym niezamierzonym uderzeniem w ziemię.

Raport Millera w wersji polskiej na stronie 318 stwierdza:

„*Przyczyną wypadku było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania, przy nadmiernej prędkości opadania, w warunkach atmosferycznych uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg. Doprowadziło to do zderzenia z przeszkodą terenową, oderwania fragmentu lewego skrzydła wraz z lotką, a w konsekwencji do utraty sterowności samolotu i zderzenia z ziemią.*”

Podobnie w wersji angielskiej, gdzie stwierdzono, że zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania doprowadziło do uderzenia w przeszkodę terenową, co spowodowało oderwanie części lewego skrzydła wraz z lotką.

Powyższe cytaty zestawiono w Tab. 2 dla łatwiejszego zrozumienia wniosków końcowych.

Tab. 2. Wnioski końcowe obu raportów.

Raport MAK po polsku	Mówi o zderzeniu samolotu z przeszkodami i ziemią w sterowanym locie (CFIT) .
Raport MAK po angielsku	Sprowadza wypadek do zderzenia z ziemią w locie kontrolowanym (locie sterowanym). (CFIT)
Raport Millera po polsku	Mówi o zderzeniu z przeszkodą terenową oraz oderwaniem fragmentu lewego skrzydła wraz z lotką.
Raport Millera po angielsku	Twierdzi, że zejście poniżej minimum spowodowało zderzenie z przeszkodą terenową, co spowodowało oderwanie części lewego skrzydła.

Tak więc raport MAK w końcowych wnioskach, nie wspominając w ogóle o brzozie, obwinia pilotów za zaistniały wypadek. Nie wspomina też o tym, że **pierwsze szczątki samolotu znaleziono kilkadziesiąt metrów przed miejscem, gdzie rosła feralna brzoza**. A to właśnie, między innymi, świadczy o zniszczeniu samolotu w locie i utracie nad nim kontroli, co doprowadziło do zderzenia z ziemią [9]:

„*Wg Świadców i rosyjskiego protokołu sporządzonego w dniu 10.04.2010 liczne szczątki samolotu zalegały w koronach drzew i na dachach zabudowań jeszcze przed ul. Gubienki, a na odcinku od ul. Gubienki do ul. Kutuzowa spadł cały deszcz szczątków.*”

Szczątki samolotu znalezione przed uderzeniem w ziemię są dowodem na UFIT, czyli niezamierzonym,

¹ Termin: „sterowany lot” znaczy tyle, co „lot kontrolowany”. Akronim CFIT jest wyjaśniony dalej.

niekontrolowanym przez pilota manewrem zakończonym zderzeniem z ziemią.

Wynika z tego, że mamy celowe mataczenie dowodami rzeczowymi w celu przedstawienia fałszywych wniosków. Lot niekontrolowany został przedstawiony jako lot w pełni kontrolowany, w celu obarczenia pilota winą za zaistniały wypadek. Klasyfikacja lotu podana w obu raportach spowodowała całkowite zaniechanie hipotezy eksplozji na pokładzie samolotu, co stoi w sprzeczności z dowodami rzeczowymi.

8.5. Wnioski końcowe obu raportów

Obie komisje, w końcowych ustaleniach swoich raportów, wymieniają zderzenie samolotu z przeszkodą czy też przeszkodami terenowymi. Przeszkodą terenową może być słup elektryczny, wieża ciśnień czy też wiatrak. Oba raporty – co jest tutaj najważniejsze - nie precyzują zderzenia z brzozą jako przyczynę oderwania końcówki skrzydła. Wynika to pewnie z faktu, że nigdzie i nigdy nie przedstawiono wiarygodnych dowodów na kontakt skrzydła z brzozą. Brak tych dowodów spowodował to, że we wnioskach końcowych o brzozie zamilczano.

Gdyby bowiem jednoznacznie określono udział brzozy w oderwaniu fragmentu lewego skrzydła, to przyczyna wypadku powinna być wyrażona następująco: „... co doprowadziło do zderzenia lewego skrzydła z brzozą pokazaną na fotografii (x). Wynikiem tego zderzenia było oderwanie końcówki skrzydła...”

Raport Millera w wersji polskiej jest najbliższy takiego stwierdzenia, ale nie podaje on koniecznego związku przyczynowo-skutkowego, gdyż wstawiono przecinek pomiędzy dwoma wyrazami: „Doprowadziło to do zderzenia z przeszkodą terenową, oderwania fragmentu skrzydła...” Wstawienie przecinka jest istotne, bo jest równoważne z wyrazem „oraz” czy też „jak również”.

Taki zapis sugeruje, że zderzenie nastąpiło z nieokreśloną przeszkodą terenową, zaś oderwanie fragmentu skrzydła było zjawiskiem towarzyszącym, wynikającym z innych czynników niż enigmatyczne „zderzenie z przeszkodą terenową”. Oba raporty w obu wersjach językowych w końcowych wnioskach nie wymieniają kontaktu z brzozą jako bezpośredniej przyczyny oderwania końcówki skrzydła, co ponoć miałyby być najważniejszym stwierdzeniem obu raportów.

Z powyższego wynika, że celowo zmanipulowano przekaz medialny, gdzie hipotezę roboczą o kontakcie samolotu z feralną brzozą przedstawiono jako wniosek końcowy. Zamiast odnieść się do faktów, prasa i telewizja zrobiły burzę medialną manipulując zapisami obu raportów.

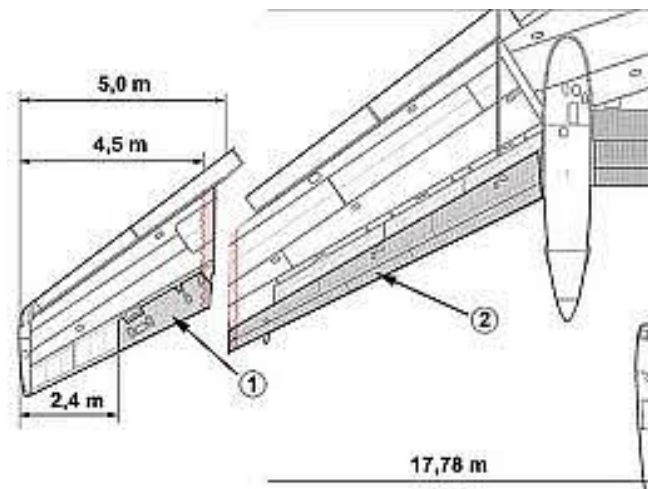
W ten sposób oszukano całe społeczeństwo kierując dyskusję o wypadku na boczne tory, co doprowadziło do podziału społeczeństwa na tych, co w brzozę uwierzyli i tych, co zachowali choć odrobinę zdrowego rozsądku.

8.6. Prawidłowa analiza możliwego kontaktu skrzydła z brzozą

Zakładając kontakt skrzydła z brzozą, należało zlecić badania mikroskopijne oderwanej końcówki skrzydła na obecność śladów materiału drzewnego. Podobnie należało zbadać pozostałą końcówkę (kikut) skrzydła na obecność tego samego materiału (mikroskopijnych fragmentów brzozy) – por. Rys. 3.

Dwa pozytywne wyniki, posiadające ten sam materiał drzewny co feralna brzoza, byłyby dowodem na sugerowany

kontakt skrzydła z brzozą. Brak takich analiz, kluczowych dla uzasadnienia teorii o brzozie, świadczy o niskich kwalifikacjach zespołu badawczego, a być może o celowym unikaniu dowodów zaprzeczających tej teorii.



Rys. 3. Krawędzie uszkodzenia końcówki skrzydła.

9. PRACE NIEZALEŻNYCH NAUKOWCÓW

Prace profesora Kazimierza Nowaczyka wykazały, że KBWLLP celowo sfałszowała zapis parametrów lotu zakrywając odczyt TAWS nr 38 [10].

Prace profesora Wiesława Biniendy wykazały, że w hipotetycznym kontakcie skrzydła samolotu z brzozą, skrzydło nie ulega oderwaniu [11].

Prace profesora Chrisa Cieszewskiego wykazały, że feralna brzoza była już przełamana co najmniej na 5 dni przed katastrofą [12].

Prace profesora Grzegorza Szuladzińskiego wykazały, że samolot doznał eksplozji w powietrzu pozbawiając pilota kontroli nad samolotem [13].

Prace inż. Jørgensena wykazały, że po hipotetycznym uderzeniu skrzydła o brzozę zrobienie pół-beczki, jak to sugerują oba raporty, byłoby niemożliwe [14].

Warto tutaj zwrócić uwagę, że prace powyższych niezależnych naukowców są wiarygodne, gdyż istnieje możliwość weryfikacji ich wniosków końcowych, podobnie jak prace naukowców przedstawione na Pierwszej i Drugiej Konferencji Smoleńskiej. Materiał tam przedstawiony jest udokumentowany w sposób naukowy i stanowi podstawę do stwierdzenia:

Prace obu Konferencji Smoleńskich (I i II) udowadniają, że obie komisje badające Katastrofę Smoleńską dopuściły się celowego fałszowania zapisów fonograficznych, podawania fałszywych danych oraz informacji sprzecznych ze sobą.

10. WNIOSEK KOŃCOWY

W tak zaistniałej sytuacji logicznym wnioskiem jest ten, że obie komisje badające Katastrofę Smoleńską stworzyły mit medialny, według którego ingerencja generała Błasika w kabinie pilotów doprowadziła do uderzenia w brzozę, utraty skrzydła oraz kontrolowany lot do zderzenia z ziemią.

Stworzenie mitu medialnego nie jest zadaniem komisji badającej wypadek i dlatego prace obu komisji, z braku umiejętności w prowadzeniu dochodzenia powypadkowego, nie spełniają wymagań zawartych w podręczniku ICAO Doc

9756-AN/965 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych.”

Literatura cytowana

- [1] <http://niezalezna.pl/38798-dlaczego-generalowie-wsiedli-do-tupolewa>
- [2] Najwyższa Izba Kontroli; Funkcjonowanie Żandarmerii Wojskowej, KON 4101-02-00/2011, Nr 18/2012/P11/082/KON
- [3] Międzypaństwowy Komitet Lotniczy; Transkrypcja rozmów załogi samolotu Tu-154 nr 101, który uległ katastrofie... (Rejestrator dźwięku MARS-BM), wersja 1(134), 02.05.20 15:08 czasu moskiewskiego
- [4] Anna Gruszczyńska-Ziółkowska „*Jak brzmi uderzenie w brzozę*”, II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2014 str. 238
- [5] Marcin Gugulski „*MARS-BM a postępowania wyjaśniające przyczyny Katastrofy Smoleńskiej*” II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2014, str. 257
- [6] http://en.wikipedia.org/wiki/2012_Boeing_727_crash_experiment
- [6] http://pl.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_polskiego_Tu-154_w_Smole%C5%84sku
- [8] http://wyborcza.pl/1,76842,12788658,Maciej_Lasek__I_wybuch_i_rzekome_polecenie_zejscia.html#ixzz3C5JmlZag
- [9] Piotr Witakowski „*Geotechniczne aspekty katastrof lotniczych a Katastrofa Smoleńska*”, II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2014, str. 44
- [10] Kazimierz Nowaczyk „*Analiza zapisów urządzeń TAWS i FMS firmy Universal Avionics zainstalowanych w rządowym samolocie Tu-154 M 101*”, Konferencja Smoleńska 22.10.2012. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2013, str. 109.
- [11] Wiesław K. Binienda „*Analiza dynamiczna zniszczenia struktury samolotu Tu-154M w Smoleńsku 10 kwietnia 2010 roku*”, Konferencja Smoleńska 22.10.2012. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2013, str. 147.
- [12] Cvhris J. Cieszewski „*Czasoprzestrzenna analiza złamanego drzewa przy użyciu zdjęć satelitarnych*”, II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2014, str. 83.
- [13] Grzegorz Szuladziński – Raport no. 456; http://smolenskrash.com/smol_conf/dane/raport-szuladzinski.pdf
- [14] Glenn Jorgensen „*Reconstruction of trajectories of Tu-154M in Smolensk during last seconds of flight*”, II Konferencja Smoleńska 21-22.10.2013. Materiały Konferencyjne, Warszawa 2014, str. 179.