



SMOLENSK SEVIERNYJ

10 kwietnia 2010, godz. 8:41

Czesc 3. Badanie przyczyn katastrofy

Stan na dzien 15 kwietnia 2012

Rozumowanie logiczne na podstawie analizy faktów nie jest snuciem teorii spiskowych

Plan prezentacji, cz III

- Sledztwo w sprawie przyczyn tragedii
- Zacieranie sladow tragedii
- Przyklady sowieckiego balaganu
- Czy nastapila awaria silnikow oraz/lub ukkladu sterowania ?
- "Czarne skrzynki"
- Przyklady chaosu informacyjnego, klamstw i matactw
- Ataki na Jaroslawa Kaczynskiego i Jego Rodzine po tragedii
- Inne katastrofy lotnicze
- Raport MAK oraz raport komisji N. Burdenki
- **Biała Księga" Smolenskiej Tragedii** - Zespol Parlamentarny do spraw Zbadania Katastrofy Smolenskiej pod kierownictwem A. Macierewicza
- Raport Komisji Badania Wypadkow Lotniczych Lotnictwa Panstwowego pod kierownictwem J. Millera
- Spektakularne dzialania Naczelnej Prokuratory Wojskowej przed wyborami do Sejmu i Senatu
- Wnioski

Sledztwo w sprawie przyczyn tragedii

“Sledztwo” w sprawie przyczyn katastrofy

Rząd RP przekazał sledztwo oraz “czarne skrzynki” Rosji. Sledztwo prowadził Międzypaństwowy Komitet Lotniczy MAK (Межгосударственный авиационный комитет) . Rząd RP powołał się na Konwencje Chicagowska z roku 1944, zał. 13. Konwencja ta nie ma jednak tutaj zastosowania, gdyż dotyczy wyłącznie lotów cywilnych. **MAK jest organizacją, która nie posiada uprawnień do badania katastrof samolotów wojskowych.** Przedstawicielem Polski w Komitecie MAK był płk. Edmund Klich. Równocześnie sledztwo było prowadzone przez prokuraturę Federacji Rosyjskiej oraz prokuratura RP.

Kto, będąc upoważniony do występowania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej w stosunkach z rządem obcego państwa lub zagraniczną organizacją, działa na szkodę Rzeczypospolitej Polskiej, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10. Kodeks Karny, Art. 129

Tuz po tragedii rzecznik rządu PO Paweł Grasz stwierdził, że nie bardzo widzi sens powołania komisji międzynarodowej. Dlaczego Grasz nie widzi sensu?

W niesławie pozostaną wszyscy ci, którzy zablokowali w Sejmie wydanie rezolucji za powołaniem niezależnej międzynarodowej komisji do zbadania przyczyn katastrofy. Wygląda to na drugą Targowicę.

Stanowisko poslow RP i ich uleglosc wobec Rosji

GŁOSOWANIE Nr 1 - POSIEDZENIE 66. Dnia 06-05 -2010 Godz. 20:07

66. posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniach 5, 6 i 7 maja 2010 roku

Głosowanie nad uzupełnieniem porządku dziennego o punkt w brzmieniu:
Pierwsze czytanie projektu rezolucji w sprawie wezwania prezesa Rady Ministrów do wystąpienia do władz Federacji Rosyjskiej o przekazanie stronie polskiej prowadzenia postępowania w sprawie katastrofy samolotu TU-154, mającej miejsce 10 kwietnia 2010 r. (druk nr 3032)

Głosowało - 428 Za - 158
Przeciw - 268 Wstrzymało się - 2 Nie głosowało - 28

Klub/Kolo	Liczebność	Głosowało	Za	Przeciw	Wstrzymało się	Nie głosowało
<u>PO</u>	205	194	-	<u>194</u>	-	<u>11</u>
<u>PiS</u>	156	149	<u>149</u>	-	-	<u>7</u>
<u>Lewica</u>	41	39	-	<u>39</u>	-	<u>2</u>
<u>PSL</u>	30	27	-	<u>25</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
<u>niez.</u>	9	7	<u>1</u>	<u>6</u>	-	<u>2</u>
<u>Polska Plu</u> <u>s</u>	8	7	<u>7</u>	-	-	<u>1</u>

Trudno uwierzyć jakich mamy “wybranców” narodu !!!

Sledztwo w sprawie przyczyn tragedii

Do czego sprowadzało się “sledztwo”? Sprowadzało się do udowodnienia następującego twierdzenia:

Założenie: *Jezeli nastąpiła katastrofa samolotu Tu154M z Prezydentem RP na pokładzie*

Teza: *to jej przyczyna był błąd pilotów oraz/lub wywierane naciski przez osoby trzecie znajdujące się na pokładzie samolotu.*

W “sledztwie” pominięto podstawowe, najbardziej prawdopodobne przyczyny tragedii:

- (1) Możliwość działania osób trzecich – kiedy ginie głowa państwa, zawsze najpierw bada się, czy nie było zamachu
- (2) Dlaczego mimo komendy “**Odchodzimy**” samolot w dalszym ciągu zniżał się aż do kolizji z gruntem?
- (3) Remont samolotu w Samarze w grudniu 2009 roku (prezesem zakładów jest zięć Putina)
- (4) Możliwość awarii silników, układu sterowania lub innych systemów.

Ponadto popełniono następujące błędy i wynaturzenia:

- (1) Nie przeszukano i nie zabezpieczono terenu katastrofy oraz niszczone wrak
- (2) Nie przeprowadzono wiarygodnej sekcji zwłok ofiar katastrofy
- (3) Niejasne były przesłuchania kontrolerów lotów oraz zmiana ich zeznań
- (4) Nie wyjaśniono misji samolotu transportowego IL-76, który niemal zawadzając o pas odleciał
- (5) Zignorowano amatorski film Andrieja Menderieja 1:23 ze strzałami w tle.

Zacieranie sladow katastrofy

Wymiana oświetlenia w kilka godzin po katastrofie



Jednak oświetlenie było niesprawne, co ma szczególne znaczenie podczas mgły

Niszczanie wraku Tu154M na drugi dzień po katastrofie



Ciecie wraku piła mechaniczna



Wybijanie okien łomem



Przecinanie przewodów hydraulicznych



Rosjanie robia więcej niz trzeba

Niszczanie wraku bardzo obciaza Rosje

Ziemie na terenie katastrofy zrownały spychacze



Brak możliwości przeprowadzenia analizy chemicznej gleby

Wycinka drzew po katastrofie



Na podstawie ścietych koron i gałęzi drzew można odtworzyć trajektorie upadku samolotu.

Wycinka drzew po katastrofie



before



after

Rząd D. Tuska nie protestował

Zadziwiająca postawa strony polskiej

Kłamstwo minister Ewy Kopacz: “Teren katastrofy został dokładnie przekopany na głębokosc 1 m”. **Prawda:** Wycieczki na początku maja zbierały szczatki samolotu, resztki ubran, rzeczy osobiste, a nawet fragmenty ciał.

Następne kłamstwo E. Kopacz: “Teren po katastrofie wyrownano, ponieważ szukano ciała, które podobno wbili się w ziemię”. **Prawda:** raczej chodziło o zatarcie śladów lądowania i wpajanego przez media “upadku na grzbiet”. Koła lewego podwozia są w błocie, a prawego nie.

Wojskowy Inspektor Sanitarny: “Resztki ubran i rzeczy osobiste ofiar muszą być zniszczone”. **DECYZJA SĄDU NIE ZAMKNEŁA SPRAWY RZECZY OSOBISTYCH OFIAR.**

Prawda: Dokładne zbadanie ubran oraz rzeczy osobistych ofiar jest konieczne w celu stwierdzenia, czy nie istnieją w nich ślady substancji toksycznych, wybuchowych lub radioaktywnych.

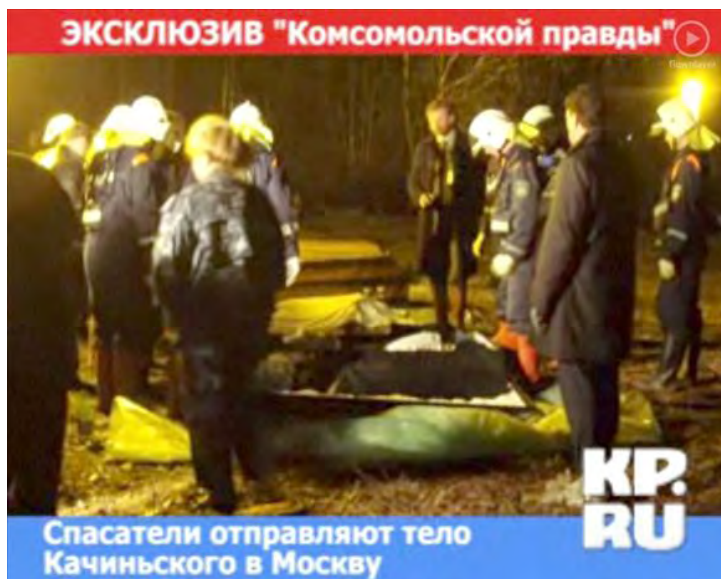
Lista niektórych kłamstw smoleńskich

- Przekopano teren katastrofy ma 1 metr wgłąb – kłamie **E. Kopacz**
- Polscy patomorfolodzy byli obecni przy sekcjach zwłok ofiar - kłamie **E. Kopacz**
- Przyczyną katastrofy był błąd pilotów- kłamie **R. Sikorski i J. Miller**
- Piloci zostali zmuszeni do lądowania przez L. Kaczyńskiego – kłamie **A. Wajda i Lech “Bolek” Wałęsa**
- Współpraca z Rosjanami układa się bardzo dobrze- kłamie **B.Klich i D. Tusk**
- Do końca maja wyjedzie do Smoleńska ekipa archeologów – kłamie **D. Tusk**
- Śledztwo smoleńskie prowadzone jest wyjątkowo otwarcie – kłamie **D. Tusk**
- Umowa z Rosją z 1993 nie mogła być podstawą śledztwa - kłamie **J. Miller**
- Rosjanie przykryją wrak brezentem do końca sierpnia – kłamie **G. Schetyna**
- Zabezpieczenie wraku zależy tylko od dobrej woli Rosjan – kłamie **P. Graś**
- Miejsce katastrofy było właściwie zabezpieczone- kłamie **B. Komorowski**

Czy to jest rząd polski? Kogo reprezentuje?

Przykłady sowieckiego bałaganu

Jak transportowano ciała ofiar katastrofy



Ciało Prezydenta przez wiele godzin leżało w rosyjskiej trumnie na folii rozłożonej w błocie.



Ритуальные услуги



Ребята, трупы на грузовик, быстро !



Гробы на грязном грузовике

Nawet trumna z ciałem Prezydenta RP było transportowana brudna ciężarówka

Teren katastrofy nie został zabezpieczony i był dostępny dla wszystkich



To było działanie celowe władz Rosji

Przykłady znalezionych rzeczy na początku maja 2010



Czy sa to pozostałości po katastrofie, czy przedmioty te celowo podrzucano?

Wrak leżał 7 miesięcy pod gołym niebem niezabezpieczony



Paweł Graś: „Wrak jest niezabezpieczony, ale mówiąc brutalnie, nie sądzę, żeby to miało jakiegokolwiek znaczenie dla śledztwa”.

A jak rekonstruowano wraki w innych katastrofach?



Szczatki Tu154M na dziedzincu zakladow lotniczych w poblizu aerodromu "Seiernyj".



Tak wygladala rekonstrukcja kadluba Pan Am Flight 103 Lockerbie, 1988



Rekonstrukcja SR Flight 111, katastrofa McDonnell Douglas MD-11, 02 09 1998



Rekonstrukcja TWA Flight 800, 20 maja 1997

Rosja odda wrak za trzy lata?

Podczas wizyty w Warszawie w dniu 6 grudnia 2010 prezydent Rosji Dmitrij Miedwiediew zapowiedział, iż **wrak samolotu i czarne skrzynki pozostaną jeszcze w Rosji trzy lata, a wyniki polskiego śledztwa powinny być dostosowane do wyników śledztwa rosyjskiego.**

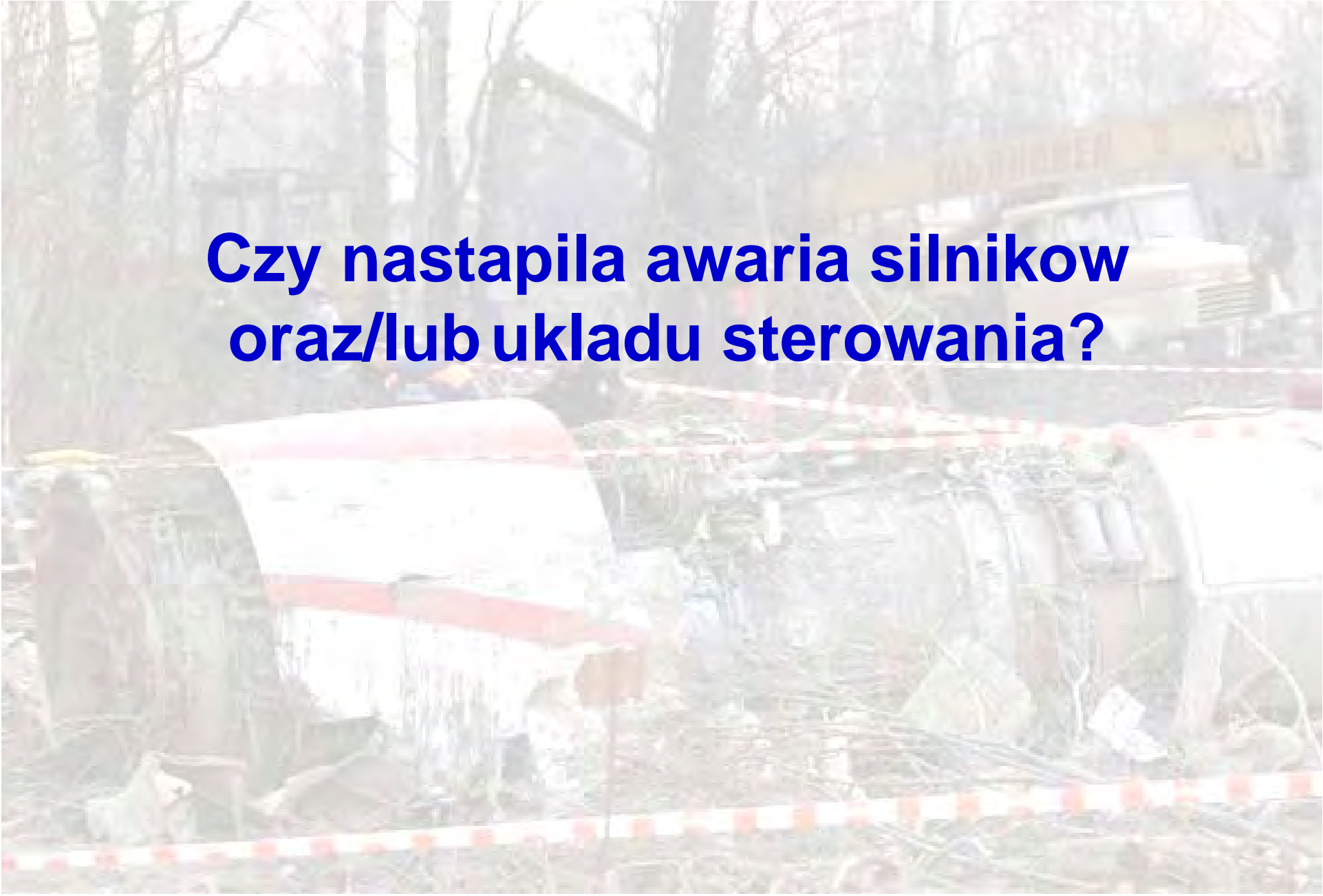


Jak polskie media mogły “przeoczyć” taką wypowiedź prezydenta Rosji?

Wymyty i wyczyszczony wrak pod wiatą



Nawet wybite łomem szyby zostały wprawione



**Czy nastąpiła awaria silników
oraz/lub układu sterowania?**

Czy silniki były sprawne ?

Po sygnałach TAWS "Terrain ahead" oraz "Pull up" na bardzo niskiej wysokości piloci nie byli w stanie poderwać maszyny do góry. Mogł ulec awarii układ sterowania lub silniki przy podchodzeniu do lądowania, podobnie jak w 1980 w katastrofie IL-62 M. Kopernik na Okeciu.



To jest tzw. kierownica – pierwszy stopień sprężarki (łopatki nieruchome)



Silnik D-30KU typu turbofan jest taki sam jak silnik IL-62

Sila ciągu = 104 kN = 23,4 klb

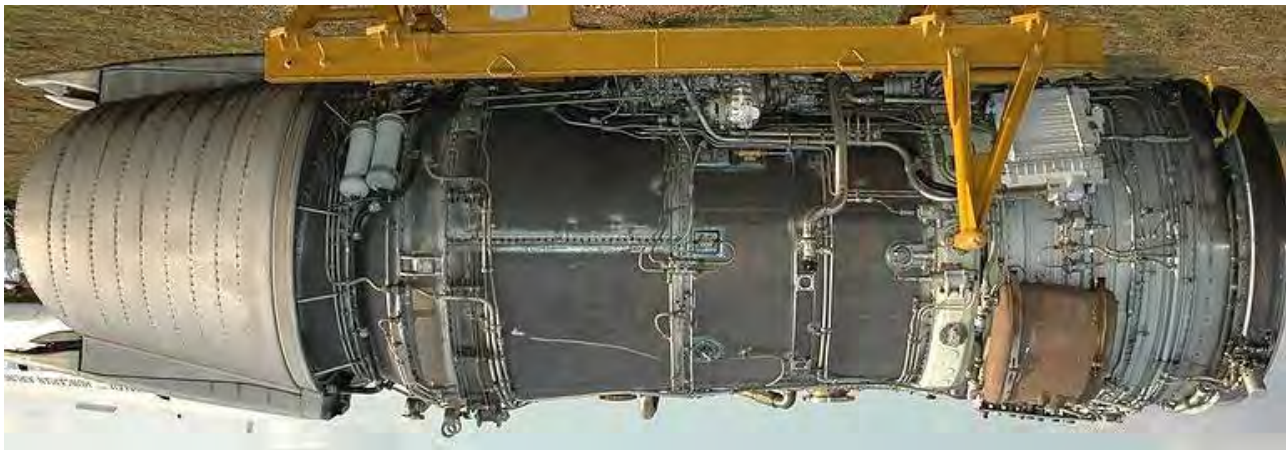


Zdaniem specjalistów, silniki w końcowej fazie lotu prawdopodobnie nie pracowały

Porównanie silnika Soloviev D-30KU-154 po katastrofie z silnikiem nowym nieuszkodzonym



Zdjecie MAK z dnia 12.04.2010. Czy to jest rzeczywiscie silnik Tu-154M nr 101 po katastrofie?



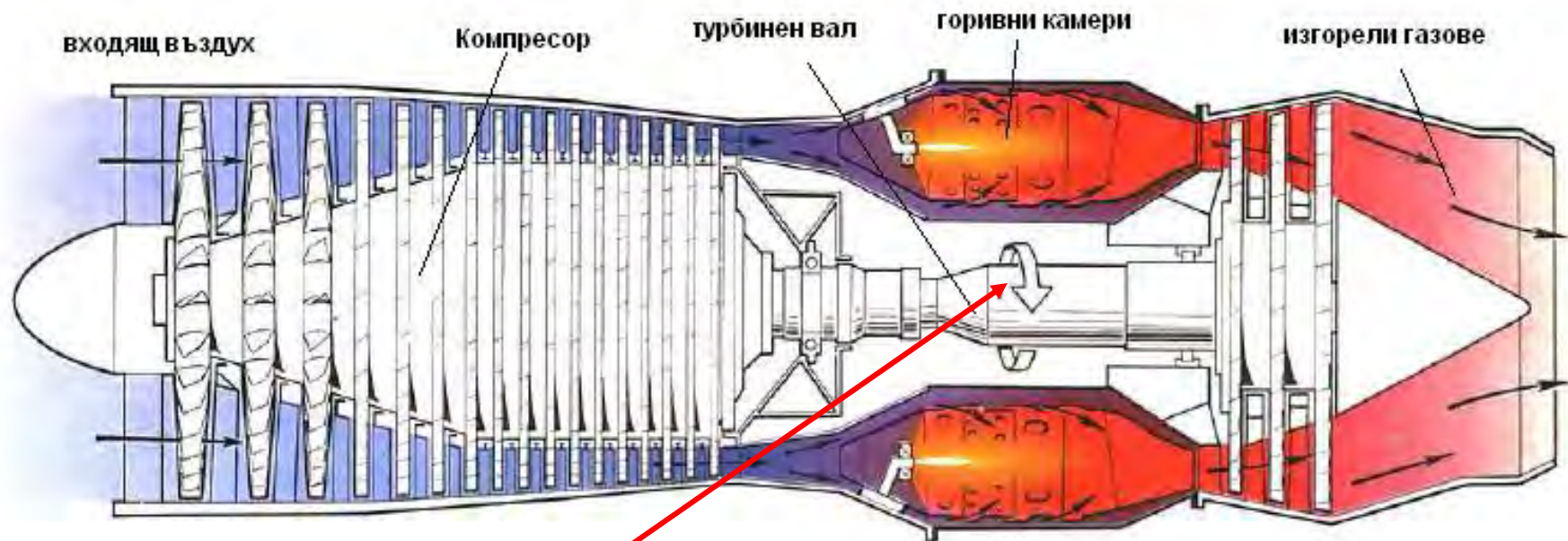
D-30KU-154 low-bypass turbofan engine

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Soloviev_D-30KU-154_turbojet_1.jpg

Dlaczego MAK nie publikuje zdjec silnikow z dnia 10.04 tylko z dnia 12.04.2010?

W jakim stanie był wał turbiny ?

МАК nie badał silników. Strona polska również. Dlaczego wyeliminowano ze śledztwa możliwość uszkodzenia silników?



Zarówno w katastrofach "Kopernika" (1980) i "Kościuszki" (1987) przyczyna był urwany/ukręcony **wał turbiny**. W tym ostatnim silnik był tego samego typu co w Tu-154M-101, tzn. turbofan D-30KU.

Jak prokuratura polska może zbadać silniki skoro wrak pozostaje w Rosji?

Kpt J. Więckowski, który wylatał ponad 2000 godz. na Tu154M

Kpt. Janusz Wieckowski, nie może zrozumieć jak to się stało, że po ścięciu brzozy tupolewowi urwało się skrzydło, a zaraz potem obrócił się o 180o na plecy.

Ścięcie takiej brzozy nie spowoduje wykonania przez samolot półbeczki. To jest masa ponad 80 ton (...) Samolot Il-62 w Lasach Kabackich ciął jak brzytwa wierzchołki wielu drzew, i to grubych, równo do samego końca, lecąc w normalnej pozycji. A w Smoleńsku ściecie jednego większego drzewa (nie licząc tych małych, miało być przyczyną wykonania półbeczki?

- Kapitan jest przekonany, że *mogło dojść do awarii silnika w ogonie Tu-154*, który rozrywając się, przeciął przewody hydrauliczne i samolot stracił sterowność.
- Jeśli po zderzeniu z tym drzewem samolot utracił sterowność, ponieważ wyciekł płyn hydrauliczny wskutek urwania końcówki skrzydła, to *siła bezwładności przyziemiłaby go kołami do ziemi*, na pomieszczenia bagażowe, które są pod podłogą w części pasażerskiej. To zamortyzowałoby uderzenie. *Samolot mógłby lekko się przechylić, ale nie obrócić o 180°!* Przy takim przyziemieniu *siła uderzenia spowodowałaby u pasażerów rozłożenie ciężaru na pośladki i kręgosłup i w takiej sytuacji wiele osób przeżyłoby katastrofę.*

Czy układ sterowania był sprawny ?

Tu-154M 101 miał już wcześniej problemy z blokiem sterowania, który uległ awarii na Haiti w styczniu br (blok ten był wymieniany w czasie zakończonego w grudniu 2009 r. remontu samolotu w zakładach w Samarze). Samolot powrócił do kraju dzięki działaniom pilotów, którzy naprawili usterkę.

Po tym incydencie blok powinien być wymieniony przez techników specpułku. Czy tak się stało? Czy w Smoleńsku nowy blok mógł ponownie ulec awarii ?

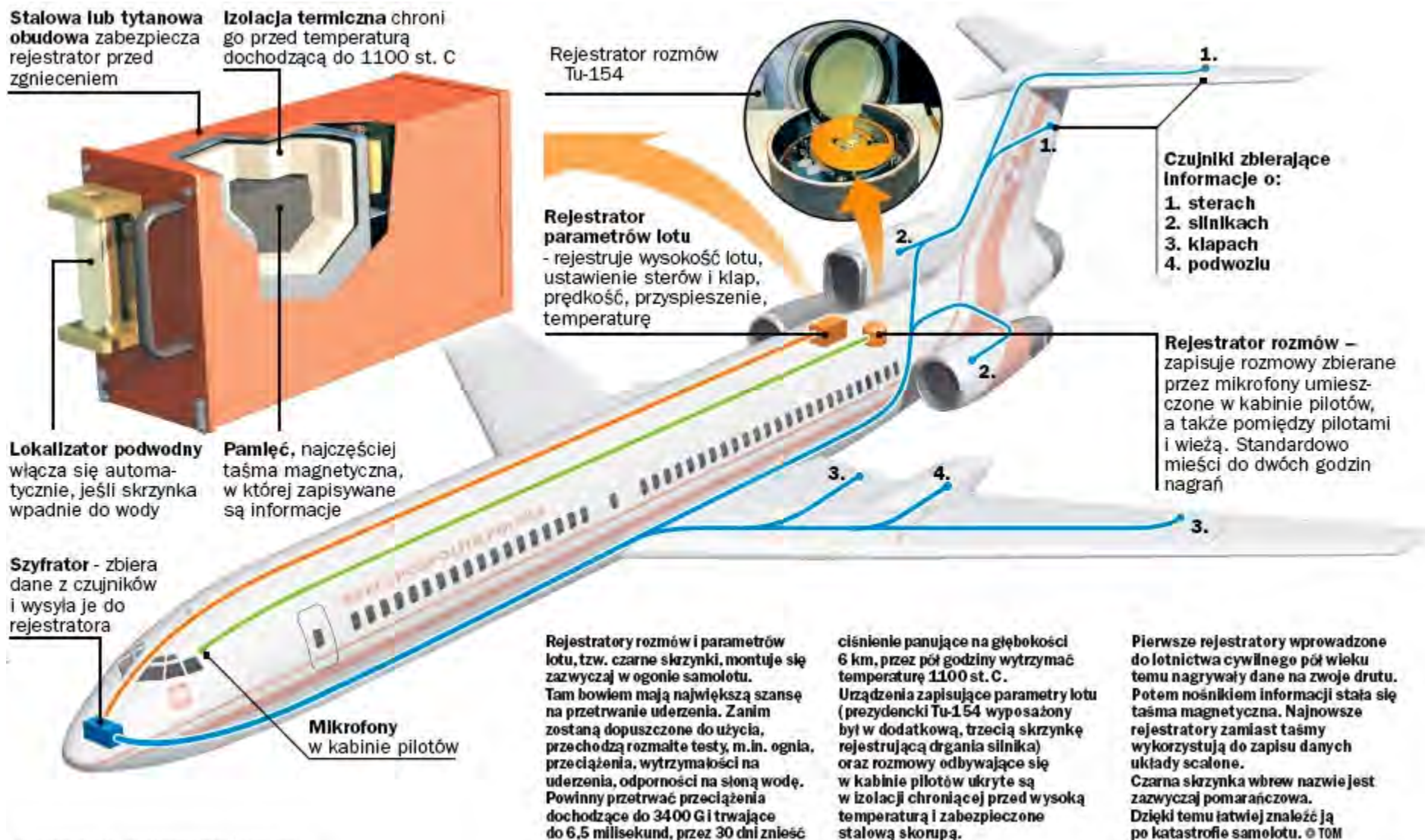


Według nastaw autopilota samolot co 2 km miał się zniżać o 100 m, a na wysokości 100 m w odległości 2 km od pasa miała zapaść decyzja o tym, czy lądować. Jeśli tak – piloci przeszliby na ręczne sterowanie. Tak się nie stało. Za to po “wyrzuceniu” podwozia mogło dojść do usterki steru wysokości.



“Czarne skrzynki”

“Czarne skrzynki”



INFOGRAFIKA: WAWRZYNIEC ŚWIECICKI

“Czarne skrzynki”

W sprawie czarnych skrzynek w prezydenckim samolocie wypowiedział się na portalu Yahoo zastępca szefa komórki Information Technology w CIA. Powiedział mniej więcej tak: **“dajcie mi te skrzynki na 1 dzień a usłyszycie w nich arię Rodriga po łacinie śpiewaną przez Marię Teresę”**.



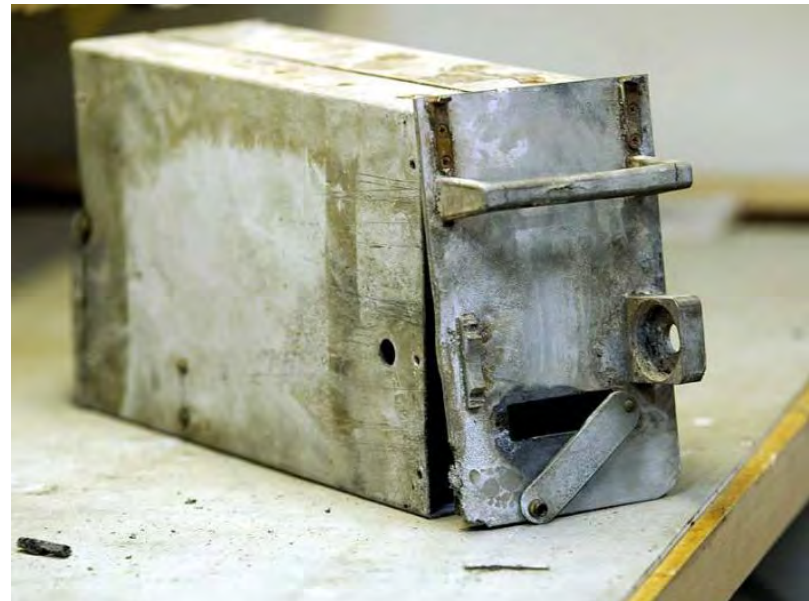
Polski rejestrator – ATM-QAR/R 128 ENC

Na pokładzie Tu-154M znajdował się także polski rejestrator – ATM-QAR/R 128 ENC, wyprodukowany przez polską firmę ATM (<http://www.atmavio.pl>). ATM QAR zapisuje oryginalne parametry rejestratora rosyjskiego MŁP-14-6 i dodatkowe parametry wibracji silników. **To jest pierwsza na świecie czarna skrzynka z pamięcią cyfrowa. Wystarczy wyjąć kartę pamięci, podłączyć do laptopa i po półgodzinie wie się już w 90%, co spowodowało katastrofę.**

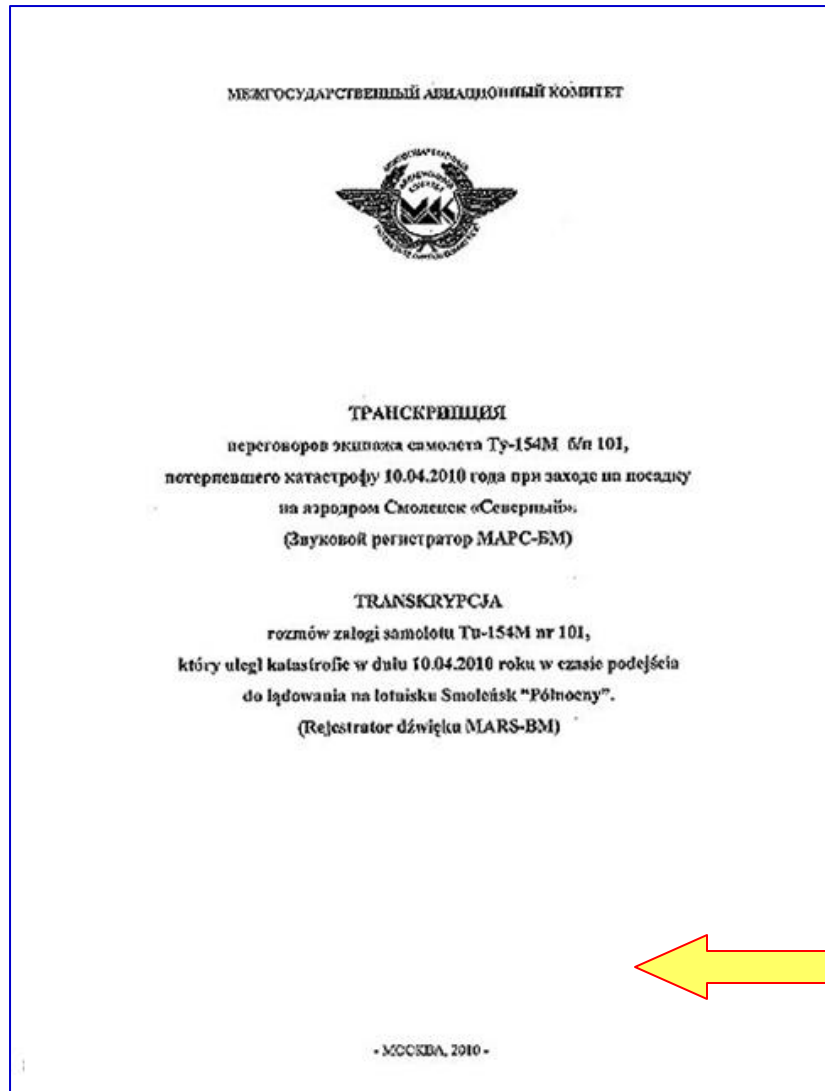
Polski rejestrator został odnaleziony przez Rosjan trzy dni po katastrofie i czasowo udostępniono go Instytutowi Technicznemu Wojsk Lotniczych w Warszawie celem dokonania odczytów. Następnie rejestrator zwrócono stronie rosyjskiej, ponieważ – jak argumentowano – „strona rosyjska prowadzi śledztwo w sprawie katastrofy”.

Dlaczego przekazano oryginalny rejestrator ATM-QAR/R 128 Rosji a nie zapisy z rejestratora ?

Podobno ostatnio polscy eksperci odczytali wszystkie zapisy. Jaka jest gwarancja prawdziwości zapisów, skoro ATM-QAR był przez trzy dni w Rosji?



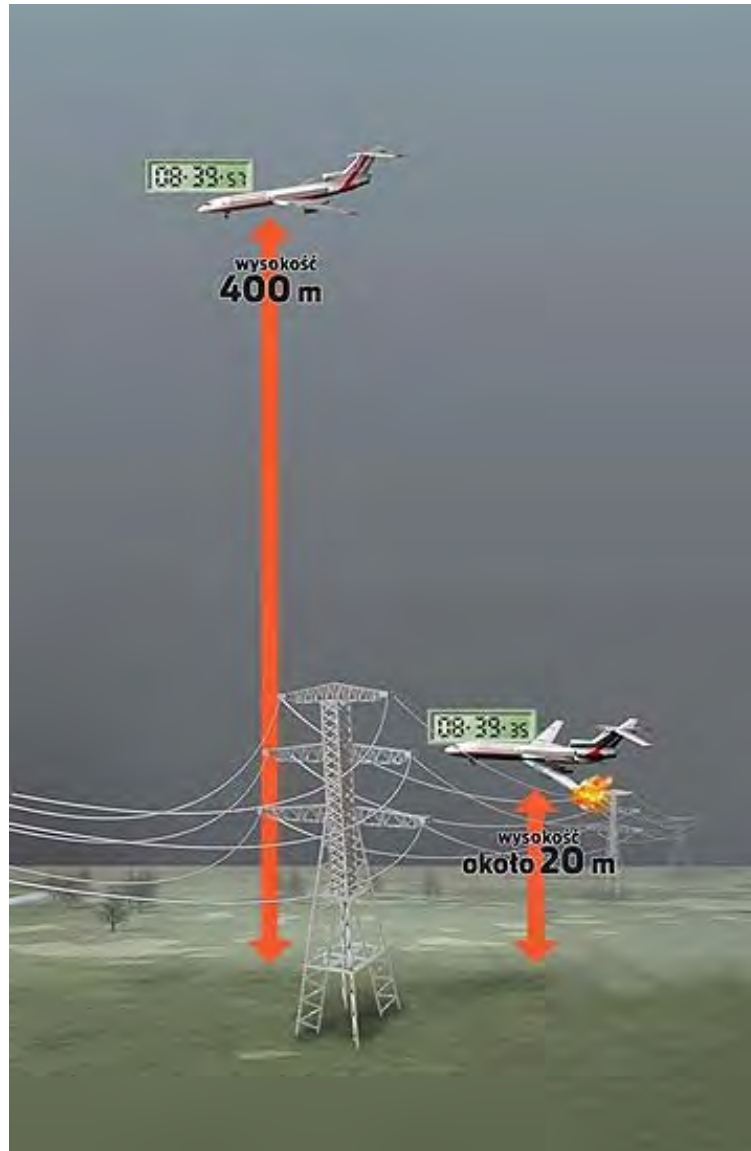
“Kopia” zapisu z “czarnych skrzynek”



Ten dokument, sporządzony pod dyktando gen. KGB Tatiany Anodiny niczego nie wyjaśnia – rodzi dalsze niejasności oraz pytania, na które brak odpowiedzi.

Prawda jest prozaiczna - Tusk oddał wrak i czarne skrzynki Rosji, żeby uratować swój tyłek – gen. Sławomir Petelicki

Linia energetyczna na wysokości 400 m ?!



Wewnętrzny protokół spółki **Smolenskenergo**, do której należała zerwana linia energetyczna wysokiego napięcia nr 602 w pobliżu Siewiernego, jest sprzeczny z danymi z transkrypcji dokonanej przez MAK.

O godz. 10.39.35 czasu moskiewskiego, czyli 8.39.35 czasu polskiego, posterunek dyspozytorski centrum zarządzania systemem otrzymał sygnał TM o odłączeniu linii nr 602.

Tymczasem z protokołu MAK wynika, że o 10.39.35 TU154M wypuszcza klapy i podwozie na wysokości 400 m w odległości 6 km od tej linii !!!

В Советском Союзе все возможно

“Czarne skrzynki”

W roku 1988, podczas pokazów lotniczych we francuskiej Alzacji, rozbił się Airbus A320. Spadł na terenie Francji. Żadne inne państwo nie miało wpływu na jakiegokolwiek okoliczności badań tej katastrofy. Pomimo to, czarne skrzynki zostały przerobione, dla zafałszowania i ukrycia informacji istotnych do określenia przyczyn i ustalenia winnych.

Obydwa rejestratory zostały odnalezione krótko po katastrofie. Francuskie przepisy przewidują, że powinny one zostać natychmiast przejęte przez policję, opieczętowane i przekazane nadzorującemu śledztwo sędziemu. Jednak czarne skrzynki zostały zatrzymane przez dyrekcję lotnictwa cywilnego i skonfiskowane przez policję dopiero 10 dni po katastrofie. Nie wiadomo, co działo się z nimi w tym czasie. Zapisy z cyfrowego rejestratora danych lotu (DFDR) noszą ślady możliwych manipulacji. Brak jest kilku krytycznych dla analizy wypadku sekund zapisu, a dane z DFDR są rozsynchronizowane z nagraniem rejestratora rozmów w kokpicie (CVR). Ponadto niektóre parametry lotu odczytane z DFDR są sprzeczne bądź fizycznie niemożliwe. Samolot nie mógł lecieć z zapisanymi: prędkością i kątem natarcia bez utraty siły nośnej, zaś znak zapisanego przyspieszenia podłużnego nie zgadza się w krytycznej fazie lotu z zarejestrowanym kierunkiem zmian prędkości. Braki w zapisie DFDR uniemożliwiają, między innymi, weryfikację zeznań pilota o utracie mocy jednego z silników i ewentualne ustalenie jej przyczyn. Po 10-ciu latach w maju 1998 szwajcarskie laboratorium kryminalistyczne Institut de Police Scientifique et Criminologique (IPSC), zbadało zdjęcia wykonane przez dziennikarzy na miejscu katastrofy, na których przypadkiem zarejestrowany został moment wynoszenia rejestratorów przez pracownika dyrekcji lotnictwa cywilnego. Na ich podstawie eksperci orzekli, że czarne skrzynki przejęte przez policję 10 dni po katastrofie i przedstawione jako dowody w pracach komisji i w sądzie, nie są tymi samymi, które zostały wydobyte z miejsca wypadku.

Co to jest meaconing?

Aby oszukać nawigację pokładową należy użyć techniki o nazwie: “meaconing”; Polega ona na tym, że sygnał satelity jest nagrywany i z niewielkim przesunięciem w czasie i z większą mocą niż sygnał satelity puszczany w eter na tej samej częstotliwości, na której nadaje satelita. Im mniejszy jest interwał czasu stosowanego meaconingu, tym trudniej jest go rozpoznać, a wynikiem jest błędne określenie własnego położenia. Jeśli zmiana pozycji jest niewielka (kilka lub kilkadziesiąt metrów) to nawet inteligentny odbiornik typu: Receiver-Autonomous-Integrity-Monitoring nie jest w stanie tego szwindlu rozpoznać.

Usunięcie śladów meaconingu - zwłaszcza dla służb znających od podszewki Tu-154 i jego przyrządy - nie jest trudnym zadaniem. Wystarczy, żeby ingerującym w zawartość rejestratorów nikt przez kilka godzin, a tym bardziej przez kilka tygodni nie przeszkadzał.

Efekt? Urządzenia pomiarowe odczytują fałszywy sygnał, który nie odpowiada rzeczywistemu położeniu samolotu. To zdaniem niektórych ekspertów wyjaśnia dlaczego prezydencki samolot rozbił się 160 m na lewo od osi pasa i 80 m w pionie. System ten jest używany od lat do ochrony strategicznych obiektów, takich jak elektrownie jądrowe czy rządowe budynki..

Wykrycie meaconingu jest możliwe tylko po dokładnej analizie czarnych skrzynek

Przykłady chaosu informacyjnego, klamstw i matactw

Chaos informacyjny, kłamstwa i matactwa

- **Czas katastrofy** – okazało się, że przez dwa tygodnie po tragedii **podawano czas nieprawdziwy** że katastrofa wydarzyła się o godz. 8.56. Podczas gdy po przypadkowym opublikowaniu informacji o godzinie zerwania trakcji elektrycznej przed katastrofą i wypowiedziach rosyjskiego ministra, który zjawił się na miejscu zaraz po wypadku, okazało się, że była to godz. 8.41;
- **Kłamstwa kontrolera lotów**, że pilot nie rozumiał po rosyjsku;
- Twierdzenie Rosjan, że **pilotów zmylił jar**, gdy lecieli według wskazań autopilota;
- **Spekulacje rosyjskich mediów**, że – wbrew procedurom – **piloci cztery razy podchodzili do o lądowania**;
- W dniu katastrofy rosyjski minister Szojgu relacjonował dziennikarzom, że „samolot Tu-154 rozpadł się na dwie części; jedna od drugiej leży w odległości 800 m”. Z tej relacji wynika, że musiał rozpaść się w powietrzu, a nie podczas zderzenia z ziemią;
- Podana w raporcie MAK informacja, że lotnisko wojskowe **w Smoleńsk-Seviernyj jest w świetnym stanie i ma dobre oświetlenie pasa**, choć świat obiegły zdjęcia, jak rosyjscy milicjanci wkręcają żarówki w lampy;
- **Brak wyników sekcji zwłok** i podawanie, że przyczyną śmierci były „**obrażenia mnogie**”; Nie ma czegoś takiego jako przyczyny śmierci - zawsze jest bezpośrednia przyczyna zgonu. Sekcja zwłok jest właśnie po to, by określić przyczynę śmierci;

Niewinni nie kłamią ani nie mataczą


Chaos informacyjny, kłamstwa i matactwa

- Zastrzeżenie, by przysłanych z Moskwy trumien z ciałami ofiar w żadnym wypadku nie otwierać;
- W raporcie MAK czytamy, że wysokość decyzyjna dla lotniska Smoleńsk-Siewiernyj wynosi 100 m. Tymczasem w karcie podejścia lotniska punkt ten określony jest na 70 m;
- Zapowiedź nieudostępnienia Polakom rejestratorów lotu, czyli „czarnych skrzynek”;
- Brak informacji w raporcie MAK szczegółów o “naprowadzaniu” przez kontrolerów “wieży”. Jaka wartość ciśnienia podano pilotom?;
- Brak informacji o misji oraz celu ladowania rosyjskiego samolotu transportowego IL-76 tuż przed przylotem samolotu z Prezydentem RP;
- Niszczenie wraku na miejscu katastrofy narzędziami mechanicznymi
- Zrównanie terenu katastrofy spychaczami i nawiezenie piachu;
- Wycięcie drzew w okolicy katastrofy, uniemożliwiające ewentualne odtworzenie trajektorii lotu Tu-154 przed upadkiem przez specjalistów;
- Brak zgody na wpuszczenie na teren katastrofy archeologów z Polski;
- Informacja, że pracę urzędów pokładowych mogły zakłócić włączone telefony komórkowe.
- Odmowa przesłuchania Donalda Tuska oraz Bronisława Komorowskiego przez prokuraturę.

Niewinni niczego nie ukrywają

Czas katastrofy

Już w nocy z 10 na 11 kwietnia działający wspólnie prokuratorzy polscy i rosyjscy ustalili **czas katastrofy na 8:40** czasu polskiego, mimo to jeszcze przez trzy tygodnie podawano fałszywą godzinę katastrofy 8:56, a w aktach zgonu 8:50;

ЗАЕ. № 4


«УТВЕРЖДАЮ»

Первый заместитель
Генерального прокурора
Российской Федерации –
Председатель
Следственного комитета
при прокуратуре
Российской Федерации

государственный советник
юстиции I класса

11/11 А.И. Бастрыкин
« » апреля 2010 г.

ПРОТОКОЛ

оперативного совещания

при Первом заместителе генерального прокурора Российской Федерации – Председателе Следственного комитета при прокуратуре Российской Федерации

Время проведения: 10 апреля 2010 г. 23 часа 26 мин – 11 апреля 2010 года 01 час 10 мин.

Место проведения: на месте происшествия на территории аэропорта «Северный» г. Смоленск.

Тема совещания: организация основных следственных мероприятий на первоначальном этапе работы по уголовному делу № по 201/355051 -10 по расследованию катастрофы пассажирского самолета ТУ 154 в районе аэропорта «Северный» (300 метров от ул. Кутузова) на территории Заднепровского района города Смоленска, произошедшей 10 апреля 2010 г. в 10 час. 40 мин.

W tym protokole podpisanym przez strone rosyjska i polska w nocy z dnia 10/11 kwietnia br znany byl czas katastrofy jako godz. 10:40 czasu lokalnego. 41

Propaganda naciskow

Szef MSZ Radosław Sikorski już 10 kwietnia rano "wiedział", co było przyczyną tragedii. W rozmowie telefonicznej z Jarosławem Kaczyńskim kategorycznie stwierdził, że **katastrofa była wynikiem błędu pilota.**

Wiadomość SMS rozsyłana kilka minut po katastrofie do polityków PO brzmiała następująco:

Katastrofę spowodowali piloci, którzy zeszli we mgle poniżej 100 metrów. Do ustalenia pozostaje, kto ich do tego skłonił.

Tworca jednostki GROM gen. S. Petelicki przypisuje autorstwo SMS-a jednemu z trzech czołowych polityków Platformy Obywatelskiej: D. Tuszkowi, T. Arabskiemu lub P. Grasiowi.

10 kwietnia 2010 o godzinie 19:10 niemiecki dziennik ZDF podał za Gazetą Wyborczą wiadomość o tym, że pilot Tu-154M 10 kwietnia był pod presją generała Blasika i "może prezydenta". Taką samą wiadomość ta sama rozgłośnia ZDF podała już 11 kwietnia o godzinie 21.55.

J. Palikot po wyborach: "Lech Kaczyński ma krew na rękach", "Marta i Jarosław powinni przeprosić wdowy po zmarłych za to, że Lech wymusił lądowanie, a oni zginęli".

Jezeli byly naciski, to wyłącznie telefoniczne na kontrolerow z "wieży" przez bardzo wazna osobe z Moskwy (lub Minska).

Zagadkowy IL-76



Macierzystą jednostką Ił-76, który 10 kwietnia br. dwukrotnie podchodził do lądowania na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj, był 708 Samodzielny Pułk Wojskowego Lotnictwa Transportowego w Taganrogu nad Morzem Azowskim . Dowódcą maszyny był kpt. Prołow. Samolot Ił-76 odleciał do Moskwy.

Jaka była misja Ił-76? Jaki był cel lądowania ? Dlaczego nie wylądował, skoro niemal dotykał pasa startowego i odleciał ostatecznie do Moskwy ? Istnieją na ten temat różne spekulacje.

Lądowanie od zachodu

Co robił wojskowy transportowy samolot Antonow An-72, który wylądował 10 kwietnia 2010 o godz. 16.12 czasu warszawskiego na lotnisku w Smoleńsku? Na zdjęciach (autor Serge Srebro), znalezionych na białoruskich stronach internetowych, widać wyraźnie, że ląduje od strony zachodniej.

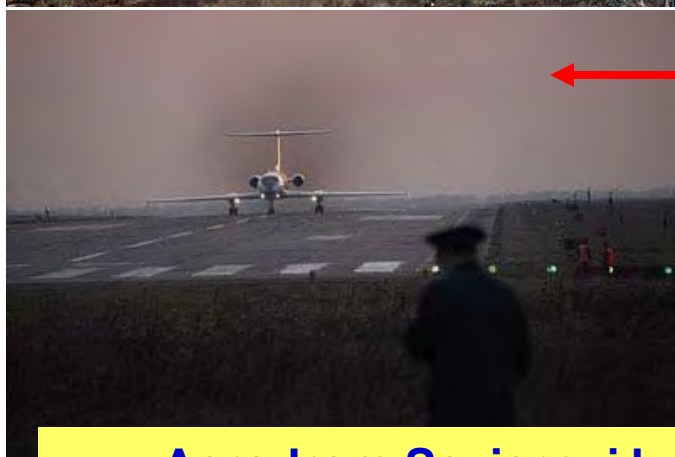


A jeszcze niedawno świat obiegła taka oto informacja: "W tej chwili jest tylko **jeden kierunek lądowania** — ze wschodu na zachód. To właśnie w tym kierunku są nadajniki, które zapewniają wejścia samolotu na prawidłowy kurs lądowania. Od zachodu brak wyposażenia".

Klamano, że lądowanie od strony zachodniej jest niemożliwe

Ladowanie od zachodu

Podejście od zachodu jest bezpieczniejsze – bardziej płaski teren i mniej drzew, w które może uderzyć nisko lecąca maszyna. Musi być też rutynowo używane przez rosyjskie samoloty ponieważ urządzenia nawigacyjne do kontroli wysokości lotu, (tzw. **outer marker and middle marker**) są tylko wzdłuż podejścia z zachodu, to znaczy na zachód od płyty lotniska.



Kolejny samolot lądujący 10 kwietnia 2010, po godzinie 18:00. **Ląduje od strony zachodniej!** W wywiadzie dla "Gazety Polskiej" J. Kaczyński powiedział: "Lotnisko w Smoleńsku zostało zamknięte, poleciliśmy zatem w dniu 10 kwietnia 2010 do Witebska na Białorusi".

Aerodrom Seviernyj był zamknięty nie dla wszystkich samolotów

Safonienko czy Iwanow ?

Bezczelność mediów - agenturalna działalność w celu uspokojenia nastrojów



Tomasz Sekielski i Andrzej Mrozowski, pokazali w swoim programie “Teraz my” wywiad z rzekomym autorem filmu ze strzałami w tle: **Wołodia Safonienko**, mechanik spod Smoleńska



Dziennik “Fakt” z dnia 20 maja 2010 podał, że film nagrał telefonem komorkowym **Władimir Iwanow**, mechanik spod Smoleńska.

Wg internautów autorem filmu jest **Andriej Mendiorej**, który zginął w Kijowie tydzień po katastrofie – wiadomość ta jednak nie została potwierdzona.

Ataki na Jarosława Kaczyńskiego i Jego Rodzinę po tragedii

Przemysł nienawisci – upadek moralny (pseudo)elit

Nienawiść salonu do braci Kaczyńskich jest to zjawiskiem bezprecedensowym, dowód na opłakany stan umysłów rodzimych (pseudo)elit, a szerzej - przyczynek do rozważań na temat słabości polskiej demokracji. Ataki pozamerytoryczne dotyczą nie tylko braci Kaczyńskich - polityków, ale również członków rodziny: chorej matki Jadwigi, nieżyjącego ojca Rajmunda i pogrążonej w bólu córki Marty Kaczyńskiej, a nawet jej drugiego męża - Dubienieckiego juniora.

- *Dlaczego Jarosław Kaczyński milczy? JK Rozpaczał brutalna, agresywną kampanię i znowu dzieli Polaków* – [S. Niesiołowski na antenie Polsatu](#)
- *Jarosław Kaczyński milczy językiem nienawisci* – [S. Niesiołowski](#)
- *Jarek, Jarek - wróci wspomnien czar, irasiad i borubar na oczach twoich cały kraj wylal jak dziecko z kapieli, po trupach do celu, jeszcze Polska nie zginela, póki my zyjemy* - [Figurski i Wojewodzki](#) (a propo Prezydent powiedział „...Artur Boruc bardzo...”. a nie jak motloch skowycze „borubar”).
- *Jarek po trupach do celu – kazdy chce lezec na Wawelu* - [Figurski i Wojewodzki](#)
- *Jesli ktos chce byc orlem, nie moze latac razem z kaczkami* – tak prezenter TVN [Marcin Prokop](#) prowadzacy program wraz z [Kasią Cichopek](#) kpil z ofiar katastrofy pod Smolenskiem

Przemysł nienawisci – upadek moralny (pseudo)elit

- *Załoba po zmarłych w wyniku katastrofy to tak jak wizyty w mauzoleum Lenina i Mao*
– [Kazimierz Kutz](#)
- *Zachowanie Jarosława Kaczyńskiego to nekrofilia - samozwancı „profesor” W. Bartoszewski*
- *Największym wilkiem polskiej polityki jest Jarosław Kaczyński (...) Bronisław Komorowski pójdzie na polowanie na wilki. **Zastrzelimy Jarosława Kaczyńskiego, wypatroszymy i skórę wystawimy na sprzedaż*** – [J. Palikot](#)
- *Kaczyński zawsze był politykiem śmierci* - [J. Palikot](#)
- *Na wieść o że (pisownia oryginalna) JK kandyduje wody zalały Polskę. Nie zignorujcie tego znaku, to już ostatni. Cierpliwość Opatrzności się wyczerpała* - [Renata Zaremba, posłanka PO](#)
- *Jak ludzie pierwotni tańczący wokół starych totemów, ignorujemy żywych i potrafimy docenić tylko umarłych* - [Olga Tokarczuk](#)
- *Jestem zbulwersowany, że Marta Kaczyńska do zakończenia drugiej tury wyborów, do 2 w nocy, mieszkała w Pałacu Prezydenckim ze swoim mężem. Zastanawiam się też dlaczego dostała ubezpieczenie w wysokości 3 mln zł.(...) Uważam, że Marta Kaczyńska powinna przekazać tak uzyskane odszkodowanie na rzecz wszystkich ofiar katastrofy* - [J. Palikot](#)

Przemysł nienawisci – upadek moralny (pseudo)elit

- Jarosław Kaczyński wykorzystuje "mity męczeństwa" w walce politycznej. Chce przyciągnąć tych, którzy czują się przegrani w nowej Polsce; mniej wykształconych, tych, którzy mieszkają na wsi i w miasteczkach na wschodzie. Łatwo manipulować mniej wykształconymi - [Andrzej Wajda](#), wywiad dla "La Republica" .
- Dlaczego do Smoleńska wyjechał kartofel, kurdupel, alkoholik, a wrócił mąż stanu? Bo Rosjanie podmienili ciało - drwił [Janusz Palikot](#) w SMS-ach rozsyłanych do znajomych.
- Sposób rozgrywania tragedii przez PiS" przypomina podpalenie Reichstagu przez nazistów w 1933 roku – [Leszek Miler](#) 23 lipca 2010 TVN24
- Dochodzenie prawdy to kanibalizm i żerowanie polityczne - [Sariusz Wolski](#) (PO)
- Trzy i pół miesiąca po tragedii w Smoleńsku [Kampania Piwowska](#) zainstalowała na przeciwko Wawelu billboard o "Zimnym Lechu!"



Przemysł nienawisci – upadek moralny (pseudo)elit

- *Zachowania Kaczyńskiego przed 10 kwietnia na pewno były dziełem szatana - Szymon Majewski Show 21.06.2010*
- *Lech Kaczyński jest winien tej katastrofy - rodzina powinna mieć odwagę przeprosić innych, niezwiązanych z PiS, którzy też zginęli – J. Palikot.*
- *Śmierć Lecha Kaczyńskiego, a zwłaszcza wszystko co było po niej, było jednym wielkim katonarodowym oszustwem. To nie było celebrowanie tragedii, ale plan polityczny.– J. Palikot na lamach “Nie” J. Urbana.*
- *Prezydent Lech Kaczyński był alkoholikiem, on ma krew na rękach za smoleńską katastrofę. Jarosław Kaczyński ma skłonności homoseksualne - J. Palikot 15.07.2010*
- *Gosiewski żyje. Widziano go na peronie we Włoszczowej, jak zmagał się z ruskimi, ale dał radę - J. Palikot –16.07.2010*
- *Przyjdzie taki dzień, że Jarosław będzie już rozmawiał z siłami ostateczności. Być może jeszcze w tym roku. I wówczas uznamy, że to był naprawdę dobry rok – J. Palikot, 14 08 2010*
- *J. Kaczyński jest największym destruktoem w Polsce – S. Niesiolowski, 09.09.2010*
- *J. Kaczynski umiera, chce się znaleźć obok brata pod ziemią -J. Palikot – 09.09.2010*

Jarosław Kaczynski ma milczec. Поняли !!!

Oby następna kampania nienawisci nie wywołała następnej tragedii.

Owoce przemysłu nienawisci: człekokształtne bydło pod Krzyżem na Krakowskim Przedmieściu (noc 9/10 08 2010)



Zapateryzm puka do bram. Ludzie modlacy sie przed Krzyżem byli opluwani, przypalani papierosami, poszturchiwani, szarpani, kopani i wulgarnie obrazani przez pijana hołote inspirowana przez PO. Młodzi, wykształceni z dużego miasta (MWzDM) oddają mocz na znicze i publicznie obnazają się. Policja i straż miejska nie reaguje.

Owoce przemysłu nienawisci: morderstwo w siedzibie PiS w Łodzi w dniu 19.10.2010



Atak w siedzibie PiS w Łodzi przy ul. Sienkiewicza w dniu 19 października 2010 o godz. 11. Do biura partii wtargnął starszy mężczyzna i zaatakował dwie osoby bronią gazową przerobioną na ostrą oraz nożem. Ofiara śmiertelna to Marek Rosiak, mąż b. wiceprezydent Łodzi, asystent europośła PiS Janusza Wojciechowskiego. Asystent posła Jarosława Jagiełły, 39-letni Paweł Kowalski, zaatakowany nożem walczył o życie. 62-letni napastnik Ryszard Cyba, mieszkaniec Częstochowy, został zatrzymany. Napastnik był agresywny i wykrzykiwał, że nienawidzi "Kaczorów".

Łże-media i PO: to wina PiS

Inne katastrofy lotnicze

Las Kabacki, 9 maja 1987, Il-62M „T. Kosciuszko”. LO 5055

„Kościuszko” spadł między drzewa około 30 metrów od południowego skraju Lasu Kabackiego. **Samolot scinał skrzydłami hektary lasu zanim rozpadł się.** Rozległ się huk, powstał trzydziestometrowy słup ognia. Wybuchł gwałtowny pożar.



Zginęły 183 osoby – 11 członków załogi oraz 172 pasażerów, w tym 17 Amerykanów.

Przyczyna katastrofy był silnik nr 2 typu D-30KU (taki sam jak w Tu154m nr 101), w którym wał z turbiną wysokiego ciśnienia rozkręcił się do prędkości nadkrytycznej, a sama turbina pękła na kilka części pod wpływem siły odśrodkowej.

Shanksville, PA, 11 wrzesnia 2001, Flight UA93

W Shanksville jest krater o srednicy 3 m i dlugosci 12 m. W Smolensku krateru nie ma, samolot spadl z niskiej wysokosci lotem slizgowym, ale roztrzaskal sie na drobne kawalki, jak po eksplozji.



W Tu-154M bylo okolo 11 ton paliwa w zbiornikach nr 1 oraz 4, ktore mieszczą sie w kadlubie. Paliwo moze byc wykorzystane w **bombie termobarycznej**. Pierwsza eksplozja mogla nastapic na wysokosci kilku lub kilkunastu metrow nad ziemia, **dlatego nie ma krateru**. Druga eksplozja mogla zmienic trajektorie lotu. To rowniez tłumaczy brak pożaru. Dlaczego ten watek nie zostal zbadany?

W Smolensku nie ma krateru, a samolot roztrzaskal sie jak po eksplozji

Terytorium RPA koło Mozambiku, 19 10 1986, Tu134

W 1986 r. w RPA rozbił się Tu-134 z prokomunistycznym prezydentem Mozambiku Samora **Machel** na pokładzie. Rosjanie, którzy w katastrofie stracili wiernego sojusznika, gwałtownie oprotestowali raport komisji południowoafrykańskiej. Oskarżyli władze RPA o zamach polegający na... zakłóceniu sygnału nawigacyjnego samolotu (beaconing).

Oficjalny raport przygotowany przez śledczych RPA do złudzenia przypominał ustalenia Rosjan ws. katastrofy pod Smoleńskiem. Jego tezy były następujące:

- 1) samolot prezydenta Mozambiku był w pełni sprawny,
- 2) wykluczono akt terroru lub sabotażu,
- 3) załoga nie przestrzegała procedur obowiązujących przy lądowaniu,
- 4) załoga zignorowała ostrzeżenia GWPS.

Po kilkunastu latach okazało się, że **w tym akurat przypadku rację mieli Rosjanie**. W styczniu 2003 r. **Hans Louw**, były agent służb specjalnych RPA, przyznał, że samolot został strącony wskutek celowego zakłócenia sygnału nawigacyjnego przez południowoafrykańskich agentów. Dodał, że w wypadku niepowodzenia ataku maszyna miała zostać zestrzelona przez jedną z dwóch specjalnych ekip.

W 1986 w RPA był **zamach** na prokomunistycznego prezydenta Mozambiku

Warszawa, Okecie, 14 marca 1980, Ił-62 "M. Kopernik"

Kiedy 31 lat temu rozbił się Ił-62 "Mikołaj Kopernik" Rosjanie też twierdzili, że to wina pilotów. Co dziwne samolot ten też był po serwisie w Rosji, nie chciano nam udostępnić, żadnych dokumentów serwisowych itd.

Szczałki samolotu były dokładnie zebrane razem z wykopaniem ziemi na pół metra, która była przewieziona na lotnisko, tam osuszona i przesiana.

Po bardzo dokładnym zbadaniu sprawy okazało się, że nie był to błąd pilota lecz usterka wału silnika turbinowego, który miał być wymieniony. To co zobaczyli polscy fachowcy od wypadków lotniczych, przerosło ich najśmielsze oczekiwania. **Wał ten był wytoczony lub zregenerowany albo jakimś zużytym nożem**, albo jak to Rosjanie - odwalili fuszerkę, gdyż wał miał takie zadziory jak by go kuł kowal w szopie.

Kiedy Polska komisja doszła do tego wniosku, jeden z Polaków bedac w Rosji miał dostęp do pewnych dokumentów, których Rosja nie chciała przekazać Polsce. Jeden z jego kolegów wreczył mu listę co należy sprawdzić. Kiedy zostało wszystko potwierdzone, pewien Rosjanin zadzwonił do Polski. Osoba odpowiedzialna za badanie tej katastrofy zapytała go czemu nie przekazał mu tych dokumentów i innych informacji. Na to Rosjanin odpowiedział: "Wy Polacy macie za dużo informacji, skąd je macie?". Do dziś Rosja twierdzi, że to był błąd pilotów.

W Rosji zwalić winę na pilotów to standard

Kolizja Tu-154M Kyrgyzstan z tankowcem Boeing KC-135

26 września 2006, lotnisko Manas, Biskek, Kyrgyzstan

Tu-154M z linii lotniczych Kyrgyzstan (które nosiły wtedy nazwę Altyn Air) w czasie rozbiegu na drodze startowej 26 września 2006 uderzył skrzydłem prawym w silnik lewy strategicznego tankowca powietrznego Boeing KC-135, wykonującego postój w trakcie międzylądowania w ramach misji NATO.

W wyniku kolizji oderwała się końcówka skrzydła około 2,5 metra. Samolot Tu-154 nie wykonał jednak beczki, lecz bez żadnych problemów oderwał się od ziemi, wyszedł na wysokość kręgu nadlotniskowego, a następnie załoga wykonała lądowanie awaryjne bez ofiar i dalszych uszkodzeń samolotu. **Lot z uszkodzonym skrzydłem trwał kilka minut.** Tu-154M 101 obrocil się o ponad 180° w ciągu 5 sekund.



Tu-154M



Boeing KC-135

Tu154M z oderwanym fragmentem skrzydła może utrzymać się kilka minut w powietrzu

Awaryjne lądowanie Tu-204 w okolicach lotniska Domodiedowo pod Moskwa 22 marca 2010



Tu204 (ulepszona wersja Tu154M) lądował w gęstym lesie: jedno skrzydło się złamało, ale nie doszło do „półbeczki”, „grzbietowego położenia”, oraz rozdrobnienia kadłuba. Na pokładzie była tylko 8-osobowa załoga, nikt nie zginął, choć byli ranni

Nie było ofiar w ludziach ani roztrzaskania samolotu na drobne kawałki

Przymusowe lądowanie rosyjskiego Tu-154M 8 września 2010 w Republice Komi - ścinanie młodych drzewek

Lecący z Jakucji do Moskwy samolot pasażerski Tu-154M rosyjskiego czarterowego towarzystwa Alrosa przymusowo lądował na dawnym lotniskowym pasie startowym w miejscowości Iżma w Republice Komi, przeznaczonym obecnie dla śmigłowców i na znacznej części porośniętym młodymi drzewami.



Drzewa przyczyniły się one do złagodzenia skutków lądowania. Nikt spośród 9 członków załogi i 72 pasażerów nie odniósł jakichkolwiek obrażeń.

Nie jest prawda, że drzewa urywają skrzydła ciężkich samolotów pasażerskich

Raport MAK oraz raport komisji N. Burdenki



Wyniki sledztwa MAK



Raport MAK zaprezentowany 12 stycznia 2011

Zdaniem przewodniczącej Komitetu gen. KGB Tatiany Anodiny, **wina leży po stronie polskiej załogi oraz złego przygotowania lotu. Polskie uwagi do raportu MAK zostały przez Rosjan zlekceważone.**



Tatiana Anodina zρέcznie ominęła sporny problem statusu lotu używając wyrażenia "jednorazowy lot międzynarodowego transportu osób". Jak bumerang powracało oskarżenie o naciski i wywieranie presji psychologicznej na pilotów.

Według MAK, samolot Tu-154M był przed odlotem sprawny, podczas lotu nie było na pokładzie wybuchu, pożaru ani uszkodzenia.

Wytknięto natomiast nieprawidłowości w przygotowaniu lotu i złą organizację pracy w 36. Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego:

- Niewystarczająco przygotowano się do lądowania na lotniskach zapasowych;
- Załoga otrzymała błędny plan podejścia do lądowania w Smoleńsku, na którym ścieżka schodzenia usytuowana była pod kątem 3° zamiast 2°40';
- Piloci nie otrzymali aktualnej prognozy pogody;
- Niedostateczne wyszkolenie załogi w zakresie lądowania nieprecyzyjnego;
- Załoga nie lądowała w złych warunkach atmosferycznych w ciągu 5 miesięcy poprzedzających katastrofę.

Jedyną nieprawidłowością po stronie rosyjskiej była niesprawność kilku świateł podejścia lotniska Siewiernyj. Jednak zdaniem Rosjan, nie mogło to mieć wpływu na lądowanie.

"Mam nadzieję, że polscy politycy zaakceptują wynik raportu MAK bez zbędnych komentarzy" – Dimitrij Medwiediew, prezydent Rosji

A co mówił raport radzieckiej komisji Nikołaja Burdenki ?

Komisja **akademika Nikołaja Burdenki** w 1943 r. po wkroczeniu na teren Katynia przeprowadziła równie „dociekliwe” jak komisja T. Anodiny badania dotyczące przyczyn śmierci polskich oficerów. Oto wnioski raportu Burdenki:



1. **Polscy jeńcy wojenni, którzy przebywali w trzech obozach na zachód od Smoleńska i zatrudnieni na robotach drogowych, znajdowali się tam również po wtargnięciu okupantów niemieckich do Smoleńska - do września 1941;**
2. **W lesie katyńskim na jesieni 1941 roku niemieckie władze okupacyjne dokonały masowych rozstrzeliwań polskich jeńców wojennych;**
3. **W związku z pogorszeniem się dla Niemiec na początku roku 1943 ogólnej sytuacji wojennej i politycznej, niemieckie władze okupacyjne przedsięwzięły szereg środków, zmierzających do przypisania ich własnych zbrodni organom władzy radzieckiej, aby skłócić Rosjan z Polakami;**
 - a) **hitlerowscy najeźdźcy za pomocą perswazji, przekupstwa, gróźb i tortur, starali się znaleźć „świadków” spośród obywateli radzieckich, którzy by złożyli fałszywe zeznania o tym, że polscy jeńcy wojenni zostali rozstrzelani rzekomo przez organa władzy radzieckiej na wiosnę 1940 roku;**
 - b) **niemieckie władze okupacyjne wiosną 1943 roku zwoziły z innych miejsc zwłoki rozstrzeliwanych przez nich polskich jeńców wojennych i wrzucali je do rozkopywanych mogił lasu katyńskiego, mając na celu zatarcie śladów własnych zbrodni i zwiększenie liczby „ofiar bestialstw bolszewickich”.**

Co na to młodzi, wykształceni z dużych miast (MWzDM) i postępowi staruszkowie?

Nie tylko „Komsomolska Prawda”

Nie trzeba wcale uciekać się do *Komsomolskiej Prawdy* by naczytać i nasłuchać się głupot podobnych, jak opisane tam rewelacje na podstawie donosu jakiegoś anonimowego polskiego dziennikarza.

RMF FM 28 stycznia 2011:

„Prokuratura prowadząca śledztwo ws. katastrofy smoleńskiej dysponuje już niemal wszystkimi dowodami by orzec, że

- (1) Nikt trzeci nie ingerował w katastrofę 10 kwietnia 2010.
- (2) Wyjaśniono już m.in. wątek mgły. Istnieją opinie biegłych wykluczające, by mgła mogła powstać w sposób sztuczny. Do tego prokuratorzy dysponują licznymi zeznaniami świadków, którzy byli na miejscu i obserwowali to zjawisko.
- (3) W materiałach śledztwa przekazanych przez Rosjan są także opinie co do uszkodzenia wraku, stwierdzające, że na pokładzie tupolewa nie było żadnego wybuchu ani innego incydentu, który świadczyłby o celowej ingerencji w lot maszyny.”

Nie mamy czarnych skrzynek. Polacy nie badali wraku, próbek gleby z miejsca katastrofy, nie przeprowadzali sekcji zwłok. Nie ma kokpitu a to, co przykryto brezentem, to „skrupulatnie” zrekonstruowany wrak, w którym brakuje, co najmniej 20 ton TU-154M nr. 101.

To tak jakby za dowód uznać niemiecką gazetę wetkniętą w kieszeń munduru zamordowanego przez NKWD w Katyniu polskiego oficera podczas prac komisji akademika N. Burdenki.

Nad Polska unosi się smród zdechłych sumien

Stalin po zamordowaniu w 1940 roku 22 tysięcy polskich oficerów, powiedział w generalowi Andersowi, “У нас этих людей нет - уciekli do Mandzarii”. Pewnie i wtedy byli naiwni Polacy , którzy w to uwierzyli .

Ci , którzy wierzą w szczerą intencję rosyjskiego “sledztwa”, nie mają zielonego pojęcia czym była i jest Rosja. Osadzają ją kryteriami **swiata cywilizowanego**, które nic nie mają wspólnego z rzeczywistością. Tym wszystkim pożytecznym ..., radzę trochę poczytać, co na temat władzy, mechanizmów, polityki ich kraju, piszą sami Rosjanie.

Radzę również poczytać książki i pamiętniki Polaków wydeportowanych w 1940 r. w głąb Rosji na “niehumanitarna ziemia”. Wielu z nich jeszcze żyje. Może kiedyś nastąpi otrzeźwienie wśród polskich rusofili i sympatyków PO.

Zaden rząd, nawet Jozefa Cyrankiewicza nie był tak uległy Rosji jak rząd D. Tuska

“Biała Księga” Smolenskiej Tragedii

opublikowana w czerwcu 2011

**Zespół Parlamentarny do spraw Zbadania Przyczyn
Katastrofy TU-154 M pod kierownictwem A. Macierewicza**

Zespół Parlamentarny do spraw Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M – wnioski z “Białej Księgi”



1. Rząd D. Tuska blokował przetarg na samoloty dla VIP-ów. Remont kapitalny Tu-154 M nr 101 przeprowadzono w sposób urągający zasadom bezpieczeństwa.
2. Rząd D. Tuska od jesieni 2009 r. współdziałał z rządem W. Putina przeciwko Prezydentowi RP L. Kaczyńskiemu w celu rozdzielenia uroczystości katyńskich. Rządy obu państw są odpowiedzialne za doprowadzenie do tragedii smoleńskiej.
3. Premier D. Tusk i minister spraw zagranicznych R. Sikorski ponoszą szczególną odpowiedzialność za powierzenie przygotowania wizyty osobom o przeszłości agenturalnej, w tym T. Turowskiemu.
4. Współdziałanie MSZ ze stroną rosyjską prowadziło do odwoływania wizyt przygotowawczych - przedstawiciele Kancelarii Prezydenta RP nie mogli skontrolować stanu lotniska w Smolensku.
5. BOR, a przede wszystkim Minister Spraw Wewnętrznych i Adm. J. Miller w sposób skandaliczny nie dopełnił obowiązku zorganizowania ochrony Prezydenta RP.
6. W MSZ wiedziano, że lotnisko w Smolensku nie jest poinformowane o zaplanowanym na 10 kwietnia 2010 lądowaniu samolotu z Prezydentem RP.
7. MSZ świadomie współdziałało ze stroną rosyjską, żeby wizyta Prezydenta RP była gorzej przygotowana i zabezpieczona niż spotkanie D. Tuska z W. Putinem.
8. Rząd D. Tuska odpowiada za brak rosyjskiego nawigatora na pokładzie Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. i wynikające za stąd konsekwencje

Zespół Parlamentarny do spraw Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M – wnioski z “Białej Księgi”, c.d.



9. MSZ i polski ataszat wojskowy w Moskwie oraz służby rosyjskie całkowicie zlekceważyły dostarczenia załodze Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. informacji o zagrożeniu meteorologicznym.
10. Zlekceważono otrzymane ostrzeżenie o możliwości porwania samolotu
11. Dostarczone załodze Tu-154M nr 101 w dn. 10 kwietnia 2010 r. karty podejścia zawierały fałszywe dane radionawigacyjne i były mniej precyzyjne od tych, które otrzymała załoga lecąca do Smolenska w dn. 7 kwietnia 2010 r
12. Niewskazanie załodze Tu-154M nr 101 i rezygnacja z lotnisk zapasowych jednoznacznie obciąża stronę rosyjską i wskazuje na współodpowiedzialność MSZ.
13. Bezpośrednią odpowiedzialność za wprowadzenie Tu-154M nr 101 w pułapkę nad Smolenskiem ponoszą **najwyższe czynniki rosyjskie**, które **wydały polecenie przekazywania polskim pilotom fałszywych danych**.
14. Rosjanie zaniechali ratowania ofiar, z góry założywszy, że nikt nie przeżył.
15. Marszałek Sejmu B. Komorowski przejął władzę nie czekając na dowody śmierci Prezydenta RP L. Kaczyńskiego, co było złamaniem Konstytucji RP.
16. Strona rosyjska oraz rząd D. Tuska utrudniały prowadzenie polskich postępowań wyjaśniających przyczyny i okoliczności katastrofy. Wszelką pomoc w śledztwie proponowały Stany Zjedn., lecz strona polska nie skorzystała z tej oferty.
17. Polska opinia publiczna i Sejm RP były systematycznie dezinformowane o katastrofie oraz badaniu jej przyczyn przez stronę rosyjską i rząd D. Tuska.
18. Upadek Tu-154M był konsekwencją wydarzeń, które rozegrały się kilkanaście metrow nad ziemią.

Raport końcowy

opublikowany w lipcu 2011

**Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa
Państwowego pod kierownictwem J. Millera**

Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego – wnioski z raportu końcowego



1. 36 Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego (SPLT) wykonał niezgodnioną z producentem zmianę konfiguracji samolotu z 90 na 100 miejsc. Tak przebudowany samolot wykonał rejsy 7 i 10 kwietnia 2010 r.
2. Rezygnacja 36 SPLT z obecności 7 i 10 kwietnia “lidera” była zaakceptowana przez stronę rosyjską.
3. Lotnisko Smolensk Północny (Seviernyj) nie zapewniało bezpiecznego lądowania samolotów, zwłaszcza przy ograniczonej widoczności.
4. Poziom wyszkolenia załóg samolotu Tu154M zagrażał bezpieczeństwu lotu. Brak było skutecznego nadzoru nad 36 SPLT i szkoleniami tam prowadzonymi.
5. Komisja nie stwierdziła wywierania nacisków na załogę podczas całego lotu, w celu wykonania lądowania na lotnisko Smolensk Północny
6. Dowódca Tu154M podjął błędne decyzje o odejściu “w automacie”
7. KSL lotniska Smolensk Północny błędnie informował załogę o prawidłowym położeniu samolotu względem profilu podejścia do lądowania.
8. KSL nie przerwał podejścia samolotu w chwili jego zejścia poniżej dopuszczalnego odchylenia od profilu podejścia

Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego – wnioski z raportu końcowego – c.d.



Przyczyna katastrofy 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 do zderzenia z przeszkodą terenową (brzoza), oderwanie fragmentu lewego skrzydła wraz z lotką, a w konsekwencji do utraty sterowności samolotu i zderzenia z ziemią.

Prezydent Rosji Dmitrij Miedwiediew po spotkaniu 6 grudnia 2010 z B. Komorowskim, stwierdził, że "wyniki polskiego śledztwa i działania polskiej komisji mają się dostosować do stanowiska rosyjskiego".

KBWLLP pod kierownictwem min. J. Millera nie dysponowała podstawowym materiałem dowodowym, tzn. nie badała wraku ani nie miała dostępu do wraku, nie miała dostępu do oryginałów "czarnych skrzynek", nie dysponowała wiarygodnymi protokołami sekcji zwłok, nie badała miejsca wypadku po katastrofie, nie posiadała zdjęć z miejsca katastrofy (jedynie kserokopie zdjęć), nie badała oderwanego fragmentu skrzydła - nie potrafiła nawet określić precyzyjnie średnicy "pancernej brzozy". Wyniki "badań" były ukierunkowane na potwierdzenie wyników "śledztwa" rosyjskiego MAK.

Czy kłamcy i tchórze podniosą rzuconą rękawicę?

Prof. W. Binienda z Uniwersytetu w Akron, OH, USA przeprowadzając symulacje komputerowa przy użyciu programu komputerowego NASA LS Dyna 3D FEM udowodnił, że brzoza nie mogła odciąć części końcowej skrzydła Tu154M.

Proponuję aby wszyscy koledzy, którzy są w stanie zrobić podobny model skrzydła uderzającego w drzewo, zrobili symulacje komputerowe zgodnie z najlepszą ich wiedzą, używając własności materiałów jakie są dla nich dostępne. Jeśli podejmą to zadanie, jestem gotowy spotkać się ze wszystkimi i dyskutować nasze wyniki w gronie światowych ekspertów na konferencji **Earth and Space 2012, Pasadena, California, 15-18 kwietnia 2012**. Proszę przesłać abstrakty swoich prezentacji do mnie przed 17 września, gdyż oficjalnie jest już za późno na składanie ich, ale ponieważ ja organizuję tam specjalne sympozjum na temat uderzeń o dużej energii razem z kolegą z NASA, Dr. Robert Goldberg, więc będę w stanie dołożyć kilka prezentacji. **Na tym sympozjum będą eksperci z NASA, FAA oraz wielu firm konsorcjum lotniczego**. Dyskusja będzie ciekawa na wysokim poziomie i jestem pewien że razem dojdziemy do najlepszych wyników możliwych do uzyskania. Po więcej informacji proszę wejść na stronę: <http://content.asce.org/conferences/earthspace2012/index.html>

*Prof. Wiesław Binienda,
University of Akron, OH, USA
wieslaw@uakron.edu*

"Ekspertów" z komisji Millera oraz naukowców polskich raczej nie należy spodziewać się w Pasadenie.

Media mainstreamowe nabrały natomiast wody w usta.

**Spektakularne działania Naczelnej
Prokuratury Wojskowej przed wyborami do
Sejmu i Senatu 0.9.10.2011**

Polscy prokuratorzy zakończyli badania wyposażenia elektroniczno-nawigacyjnego

Polscy prokuratorzy wojskowi i biegli, którzy w niedzielę 18.09.2011 polecili do Moskwy, aby dokonać badań elementów wyposażenia samolotu Tu-154M, znajdujących się w stolicy Rosji, zakończyli swoją misję w czwartek 22.09.2011

Informując o zakończeniu misji, mjr J. Sej powiedział dziennikarzom, że przebadano "kilkadziesiąt przedmiotów, elementów wyposażenia samolotu". Chodziło o urządzenia elektroniczno-nawigacyjne, w tym komputery nawigacyjne, elementy awioniki, układy sterowania i zegary pokładowe. Prokurator oświadczył, że zrealizowano założony plan i zebrano bogaty materiał dowodowy."

Od poniedziałku do czwartku, a więc w ciągu 4 dni — grupa 4 (słownie czterech) osób: 2 prokuratorów i 2 biegłych — przebadła "kilkadziesiąt przedmiotów, elementów wyposażenia samolotu", w tym bardzo skomplikowane urządzenia elektroniczne. Czasu na badania mieli akurat tyle, aby wziąć jakieś urządzenie do ręki, pomacać i powąchać... i wziąć do "badania" następne...

Czy Naczelna Prokuratura Wojskowa uważa społeczeństwo za gromadę idiotów, którzy przełkną każde łgarstwo rządu D. Tuska ?

Po siedemnastu miesiącach od katastrofy prokuratura polska przystąpiła do “badania” wraku Tu154M nr 101

21 września 2011 do Smoleńska wyruszyła kolejna grupa polskich prokuratorów i ekspertów, by badać wrak Tu-154M. Nie będą to badania chemiczne, lecz oględziny i pomiary. Wrak jest w dyspozycji Komitetu Śledczego Federacji Rosyjskiej.



Wcześniej widzieliśmy wszyscy, jak Rosjanie cieli wrak piłami mechanicznymi, rozbijali łomami i kilofami, cięli przewody hydrauliczne, ładowali na ciężarówki czerpakami koparek, a potem jak w tysiącach kawałków rdzewiał i gnił rzucony na płycie lotniska, splukiwany deszczem, przysypany śniegiem.

A teraz nasza prokuratura zaczyna badać wrak...

Niech sympatycy PO i D. Tuska przekonają, że to jest prawidłowa i normalna procedura, że zawsze wrak samolotu po katastrofie zaczyna się badać w drugim roku śledztwa.



Kiedy widzę tę zapiekłość smoleńską, to powiem szczerze i brutalnie - dostaję mdłości. Bierze mnie obrzydzenie...

Donald Franciszek Tusk, 21 września 2011

Wysłuchanie (hearing) przed Parlamentem Europejskim

Bruksela, 28 marca 2012

Podsumowanie wyników badan Prof. W. Biniendy oraz dra K. Nowaczyka

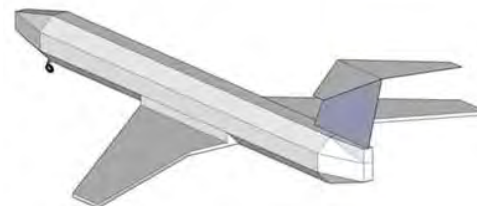
Wyniki badan zespolow prof. W. Biniendy z Uniwersytetu Akron oraz dra K. Nowaczyka z Uniwersytetu Maryland sa zbiezne. Oba zespolo stwierdzily:

- celowe falszowanie przez MAK odczytow z TAWS (Terrain Awareness and Warning System) oraz FMS (Flight Management System), w szczegolnosc lokatora nr 38;
- odczyt TAWS nr 38 potwierdza, ze Tu-154M lecial prosto kursem 267° , oraz minal brzoze na wysokosci 20 m;
- okolo 69 m za brzoza na wysokosci 26 m nastapily dwie potezne eksplozje wewnatrz Tu-154M odnotowane przez rejestrator parametrow lotu ATM – wtedy doszlo do utraty czesci skrzydla oraz zmiany kursu samolotu;
- dwie sekundy pozniej samolot utracil zasilanie, przestal dzialac komputer pokladowy, jego dane zostaly zamrozone oraz silniki przestaly pracowac (maszyna znajdowala sie wowczas okolo 60 m przed pierwszym zderzeniem z gruntem)
- na wysokosci 15 m Tu-154M eksplodowal.

Wyniki analizy dra G. Szuladzinskiego, Analytical Service Co., Sydney, Australia

- (1) **Faza pierwsza** – wewnętrzna lub zewnętrzna eksplozja w przedniej części lewego skrzydła.
- (2) **Faza druga** – wewnętrzna eksplozja w centralnym punkcie płatowca. Utrata krawędzi natarcia skrzydła blisko kadłuba, a także całej lewej części skrzydła, wywołała dwa efekty aerodynamiczne: utratę siły nośnej po lewej stronie i wzrost oporu. Pierwszy efekt wywołuje obrót w lewo, natomiast drugi – zmianę kursu magnetycznego.
- (3) **Faza trzecia** – tylna część płatowca ze skrzydłami i statecznikami pionowymi obraca się w lewo niezależnie od przedniej części, która pozostaje w swojej naturalnej pozycji.
- (4) **Faza czwarta** – uderzenie o grunt: tylko tylna część kadłuba jest odwrócona. Prędkość kątowna względem osi obrotu powoduje całkowite przełamanie kadłuba, oddzielając jego przednią część od tylnej, przy czym tylna część kontynuuje obrót w lewo.

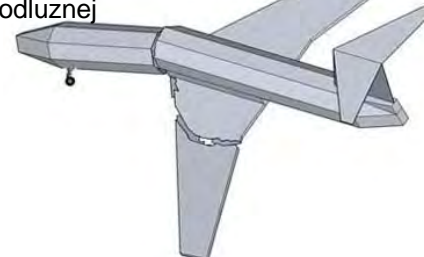
(1) Zgrubny szkic samolotu w oryginalnej postaci



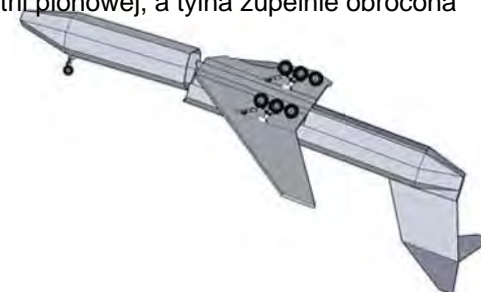
(2) Samolot po wybuchu centralnym: nadłamane skrzydło i częściowo oderwana przednia część kadłuba



(3) Przednia część kadłuba zachowuje swoją pionową płaszczyznę, a tylna wraz ze skrzydłem obraca się wokół osi podłużnej



(4) Przednia część kadłuba nadal w tej samej płaszczyźnie symetrii pionowej, a tylna zupełnie odwrócona



Wyniki analizy dra G. Szuladzinskiego, Analytical Service Co., Sydney, Australia

Pozostałości przedniej i tylnej części płatowca po katastrofie

(a) kokpit i przednia część kadłuba nie są odwrócone spodem do góry.

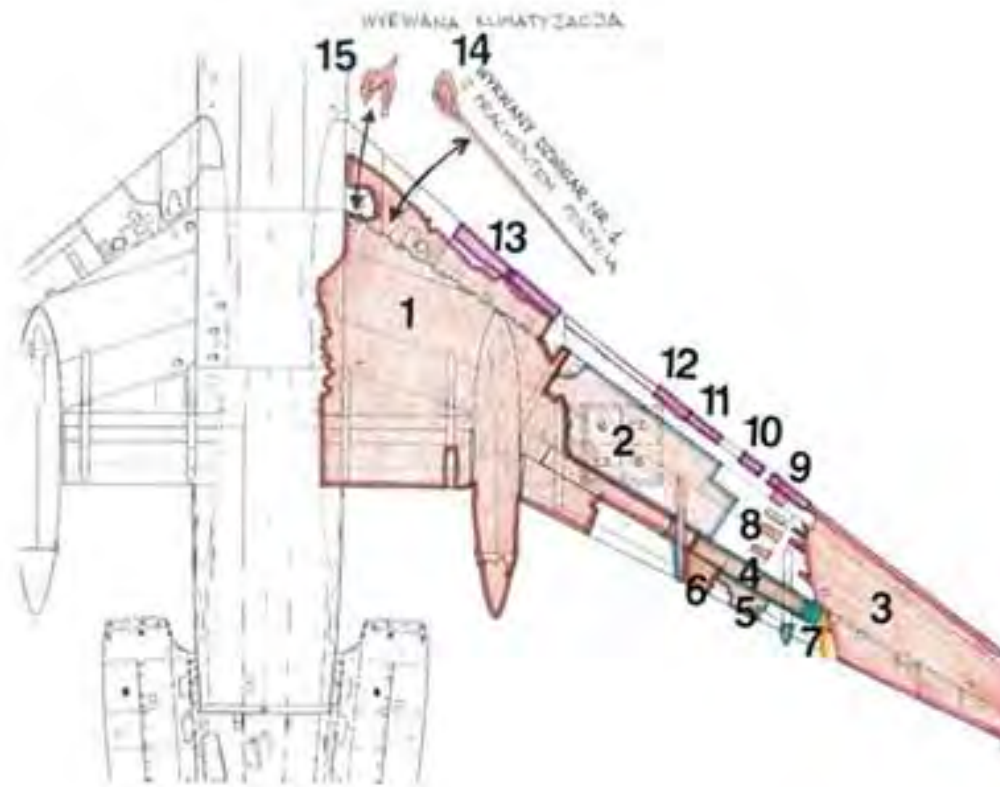


(b) tył kadłuba pozbawiony przedziału pasażerskiego i luku bagażowego oraz koła są w pozycji odwróconej



Wyniki analizy dra G. Szuladzinskiego, Analytical Service Co., Sydney, Australia

Podsumowanie wyników.



Głównymi przyczynami katastrofy były dwie eksplozje tuż przed lądowiskiem:

- **Pierwsza eksplozja** nastąpiła blisko środkowego punktu lewego skrzydła i spowodowała rozległe uszkodzenie, w efekcie przełamując skrzydło na dwie części.
- **Druga eksplozja**, wewnątrz kadłuba, spowodowała głębokie uszkodzenie i podzielenie tego ostatniego, jak również poluzowanie połączenia lewego skrzydła i kadłuba

Mapa katastrofy Tu-154M



1. Tzw. pancerna brzoza; 2. Miejsce, gdzie stał Nikołaj Bodin; 3. Miejsce, gdzie stał Anatolij Żujew; 4. Miejsce, gdzie stał Rustam; 5. Miejsce dwóch wstrząsów; 6. TAWS 38; 7. Obszar przed szosą; 8. Autokomis; 9. Miejsca położenia oderwanej części skrzydła; 10. Miejsce zamrożenia FMS; 11. Lewy statecznik; 12. Monitoring warsztatu KIA; 13. Miejsce, gdzie stał Władimir Safonienko; 14. Posterunek straży pożarnej; 15. Miejsce postju Jaka-40; 16. Miejsce, gdzie leżały szczątki ofiar katastrofy; 17. Miejsce, gdzie złożono szczątki 84 wraku.

Wnioski

Wnioski na dzień 30 wrzesnia 2011

1. Rząd D. Tuska od jesieni 2009 r. współdziałał z rządem W. Putina przeciwko Prezydentowi RP L. Kaczyńskiemu w celu rozdzielenia uroczystości katyńskich. Rządy Putina i Tuska są odpowiedzialne za doprowadzenie do tragedii smolenskiej.
2. Upadek Tu-154M był konsekwencją wydarzeń, które rozegrały się kilkanaście metrów nad ziemią. Świadcza o tym rozdrobnione szczatki Tu154M nr 101, który nie mógł w ten sposób rozlecieć się ładując lotem ślizgowym na terenie bagnistym oraz porozrywana na małe kawałki wykładzina podłogowa.
3. Zderzenie z brzoza – gdyby do zderzenia doszło - o średnicy pnia 30 do 40 cm nie mogło być przyczyną oderwania części skrzydła Tu154M. Przeczy to prawom fizyki. Prof. W. Binienda z Uniwersytetu w Akron, OH, USA udowodnił to przeprowadzając odpowiednia symulacje komputerowa używając program komputerowy NASA LS Dyna 3D FEM.
4. Na odcinku około 600 m oraz wysokości kilkunastu metrów ponad 80-tonowy Tu154M nie mógł wykonać “beczki” rotacyjnej. Zatem samolot nie lądował “na grzbiecie” jak twierdzi rosyjski raport MAK oraz polski raport KBWLLP.
5. Gdyby rząd Putina i Tuska nie miał niczego do ukrycia, dopuściliby do powołania Komisji Międzynarodowej do spraw zbadania katastrofy, Rosja oddałaby Polsce odpowiednio zabezpieczony wrak i “czarne skrzynki”, trumny zostałyby w Polsce otwarte i zbadane, nie byłyby zacierane ślady po katastrofie (nawiezenie piachu, wycinka drzew, niszczenie wraku) oraz nie byłoby dezinformacji i kłamstw).

Opinia prawna prof. dra hab. Grzegorza Gorskiego

- 1. Strona polska nie wykorzystwała ani dostępnych instrumentów prawnych, ani sprzyjającej atmosfery i sytuacji do tego, aby przejąć pełną odpowiedzialność za działania komisji mającej wyjaśnić okoliczności katastrofy smoleńskiej.**
- 2. Nie jest zrozumiałe, jakimi motywami kierowała się strona polska – potwierdza to treść komunikatu CIR z 7 maja 2010 roku – przyjmując, iż lot samolotu w dniu 10 kwietnia 2010 roku uznany został za lot samolotu cywilnego, ze wszystkimi tego konsekwencjami.**
- 3. Strona polska do dzisiaj nie określiła swojego stanowiska, co do celów prowadzonych postępowań wyjaśniających – prowadzonego przez komisję lotniczą (MAK) jak i prokuratury obu państw.**
- 4. Strona polska nie podjęła jak dotąd żadnych działań, aby wyzyskać potencjalne uprawnienia rodzin ofiar, do zdynamizowania działań rosyjskich oraz uzyskania lepszego dostępu do czynności organów rosyjskich.**
- 5. Strona polska bezustannie podkreśla dobrą wolę strony rosyjskiej, ale jednocześnie sygnalizuje ciągle pojawiające się problemy w uzyskiwaniu określonych materiałów, dowodów, stanowisk, etc.**

**"Jeżeli my o Was zapomnimy, to
Ty, Boże na niebie, zapomnij o nas"**





PAMIĘCI OFIAR KATASTROFY

**A ty katynski lesie
Z ziemi po czubki drzew
Jak kiedyś znow poniesiesz
Najlepsza polska krew**

**Bo podkatynskie sosny
By mogły dalej żyć
By jeszcze wyżej rosły
Krew polska musza pić**

**Bo tutaj każde drzewo
Ma we krwi polski hymn
I szumiąc go rozwiewa
Złej niepamięci dym**

**A kiedy krwi zabrakło
By nowe rosły drzewa
Dzisiaj z podniebnych szlaków
Spłynęła jak ulewa**

**Niech sprawi Bog przedwieczny
By krew co wsiąka w ziemię
Krew tych co dziś zginęli
Nie poszła w zapomnienie**