

# Zamach Smoleński 10 kwietnia 2010

## Co wiemy po 14 latach?

Prof. Wiesław Binienda, F.ASCE

W związku z 14-tą rocznicą Katastrofy Smoleńskiej pragnę przedstawić aktualny stan wiedzy na temat katastrofy polskiego państwowego samolotu Tu154M z Prezydentem Polski Lechem Kaczyńskim oraz 95 obywatelami Polski na pokładzie w Smoleńsku.

Jak wiemy, w dniu 10 kwietnia 2010 oficjalna polska delegacja na czele z Prezydentem Polski Lechem Kaczyńskim udała się w podróż na obchody 70-tej rocznicy Zbrodni Katyńskiej. Wszyscy zginęli, gdy Polski "Air Force One" eksplodował nad lotniskiem Sewierny w Smoleńsku. Nikt nie przeżył.

Dziś, 14 lat po tej tragedii, wiemy na pewno, że katastrofa ta doszła do skutku w wyniku starannie zaplanowanej operacji specjalnej w celu zamordowania Prezydenta Lecha Kaczyńskiego walczącego o niepodległość Polski wraz z przywódcami wojska polskiego i państwa polskiego. Dziś mamy szeroką wiedzę o tym, jak operacja specjalna w Smoleńsku była przygotowywana, realizowana i tuszowana. Wiedzę tę posiadamy dzięki wnikliwemu śledztwu prowadzonemu w latach 2016-2023 przez Polską Podkomisję ds. Ponownego Zbadania Katastrofy Smoleńskiej („Podkomisja”).



W mojej prezentacji

- Najpierw podsumuję, co stało się z polskim samolotem 10 kwietnia 2010 roku, w oparciu o ustalenia Podkomisji.
- Następnie opiszę najważniejsze kroki podjęte w trakcie przygotowania tej operacji specjalnej przeprowadzonej przeciwko najwyższemu kierownictwu Polski, państwa NATO.
- Na koniec skupię się bardziej szczegółowo na kilku przykładach metod tuszowania zbrodni stosowanych przez rosyjskich śledczych.

## Co więc stało się z polskim Tupolewem w dniu 10 kwietnia 2010 r?

- Na około 100 metrów przed słynną brzozą smoleńską, Tupolev zaczął odchodzić na drugi krąg, czyli odlatywać. W tym momencie, w lewym skrzydle nastąpiła eksplozja, która odcięła 6-metrową końcówkę skrzydła. W rezultacie zniszczeń lewego skrzydła samolot zaczął obracać się na lewą stronę.
- Następnie, w okolicach ul. Kutuzowa, nastąpiła druga eksplozja, tym razem w stateczniku pionowym, która spowodowała oderwanie części statecznika pionowego wraz ze statecznikiem poziomym od kadłuba.
- Oderwany statecznik i kadłub dalej leciały oddzielnie.
- Za ulicą Kutuzowa część statecznika opadła i uderzyła w ziemię krawędzią natarcia prawej strony statecznika poziomego, tworząc w podłożu bruzdę południową.
- W tym samym czasie kadłub uderzył kikutem lewego skrzydła w ziemię, tworząc bruzdę północną.



Spójrzmy teraz na cały obszar katastrofy przed pasem startowym jaki jest widoczny na tym zdjęciu. Za ulicą Kutuzowa samolot i jego oderwany statecznik uderzyły w ziemię.

W ułamku sekundy później, gdy nos kadłuba opadł w kierunku ziemi a 40-metrowy kadłub był jeszcze w powietrzu, wzdłuż lewej strony kadłuba nastąpiła seria eksplozji.



Ta seria eksplozji wytworzyła ogromne ciśnienie wewnątrz kadłuba. Najbardziej oczywistym rezultatem tego ciśnienia było wystrzelenie lewych drzwi pasażerskich ze szczątkami personelu pokładowego tak gwałtownie, że zostały one wbite w ziemię na głębokość jednego

metra. To samo ciśnienie oderwało i odepchnęło od reszty kadłuba całą 12-tonową część ogonową samolotu z grodzią ciśnieniową i silnikami odrzutowymi.

Dach części kadłuba pomiędzy ogonem a centro-płatem został rozerwany wzdłuż górnej podłużnicy. W konsekwencji ta część kadłuba oddzieliła się od centroptata, otworzyła się na zewnątrz będąc jeszcze w powietrzu, po czym spadła na ziemię w odwróconej pozycji z obiema połówkami dachu i ścianami szeroko otwartymi i wywiniętymi na zewnątrz.

Niemal w tym samym czasie ostatnia eksplozja o charakterze termo-barycznym dopełniła dzieła zniszczenia. Epicentrum tej eksplozji znajdowało się w centroptacie samolotu. Ta ostatnia i największa eksplozja zagwarantowała, że nikt nie przeżył.

**Powstaje więc pytanie jak to było możliwe, że Rosjanie zainstalowali w polskim Tupolewie ładunki wybuchowe ze zdalnie inicjowanym detonatorem, aby spowodować tak precyzyjną detonację?**

Cofnijmy się więc do 2009 roku, kiedy to rząd Donalda Tuska postanowił wysłać polskiego Tupolewa do zakładów Aviakor w Samarze, w Rosji, w celu przeprowadzenia gruntownego remontu. Właścicielem zakładów Aviakor był wówczas przyjaciel Putina Oleg Deripaska.

W trakcie remontu w Samarze polski Tupolew został całkowicie ogołocony z wyposażenia wewnętrznego i zewnętrznego, ze skrzydeł, silników odrzutowych, paneli ściennych, a nawet farby i lakieru, jak widać na zdjęciu. Przez kilka miesięcy był więc pełen dostęp do wewnętrznej struktury samolotu. W takich warunkach z łatwością można było zainstalować wyrafinowaną instalację pirotechniczną w wewnętrznej konstrukcji samolotu, a następnie wszystko pokryć farbą, zainstalować panele oraz wszystkie urządzenia i akcesoria. W



rezultacie wszystkie obszary, w których znajdowały się materiały wybuchowe, nie były dostępne dla inspekcji zarówno ludzi jak i psów. W trakcie tego remontu polski Tupolew nie był należycie nadzorowany przez polskie władze.

Pod koniec 2009 roku Putin otrzymał raport, że polski Tupolew jest gotowy. Rozpoczęły się wówczas przygotowania do operacji specjalnej w związku ze spodziewaną wizytą Prezydenta Polski w Katyniu z okazji 70. rocznicy tej zbrodni.

- 1 stycznia 2010 r. w obwodzie smoleńskim utworzono Centrum Dowodzenia ds. Sytuacji Kryzysowych w ramach Ministerstwa Spraw Nadzwyczajnych Federacji Rosyjskiej dla obwodu smoleńskiego. Dzięki temu podporządkowano jednemu dowództwu wszystkie służby ratownicze w obwodzie smoleńskim.
- 7 kwietnia 2010 r. – po uroczystościach katyńskich z udziałem premiera Donalda Tuska Władimir Putin spotkał się z gubernatorem obwodu smoleńskiego Antufiewem. Oficjalnym tematem spotkania był rozwój obwodu smoleńskiego, w tym lotniska Sewierny.
- 9 kwietnia 2010 r. - Gubernator obwodu smoleńskiego wydał dekret o zmianie dnia wolnego od pracy z soboty 10 kwietnia na wtorek 13 kwietnia.
- 10 kwietnia 2010 r. – płk Michaił Osipenko – szef Centrum Dowodzenia Sytuacjami Kryzysowymi w Smoleńsku nakazał ustawienie grupy straży pożarnej w odległości około 200 metrów od miejsca katastrofy. Jednostki straży pożarnej były na miejscu gotowe do akcji już o 8 rano.

Po katastrofie pułkownik Osipenko był tak dumny ze swojej decyzji o rozmieszczeniu jednostek straży pożarnej tak blisko miejsca katastrofy, że chwalił się w wywiadach telewizyjnych, iż był w stanie znaleźć się na miejscu katastrofy w ciągu 5 minut. Jego wywiad potwierdził fakt, że strona rosyjska przewidziała zbliżającą się katastrofę. W grudniu 2014 roku Osipenko został zdegradowany personalnie przez Putina bez podania powodów.

W momencie katastrofy dwaj zwykli ludzie, którzy przechodzili w pobliżu wozów strażackich ustawionych do akcji, szybko pobiegli w kierunku zdarzenia. Władimir SAFONENKO nagrał telefonem 2 filmy. Pierwszy krótki film został zrobiony o godzinie 10:43 na miejscu katastrofy. Zarejestrował on pierwszą akcję drużyny ogniowej i kilka strzałów z broni palnej. Drugi film został nakręcony o godzinie 10:46 w drodze powrotnej z miejsca zdarzenia. Ten film rejestruje grupę ratownictwa pożarniczego i jej komendanta, którzy przemieszczają się na miejsce zdarzenia w ciągu 5 minut od katastrofy.

Drugi film Safonenko nakręcił z placu znajdującego się na tyłach centrum serwisowego KIA-MOTORS, z którego roztaczał się widok na stację benzynową i polną drogę biegnącą wzdłuż ogrodzenia lotniska prowadzącą na polanę – miejsce, gdzie spadły szczątki Tupolewa.

## Podsumowanie przykładów przygotowania operacji specjalnej

- Remont Tupolewa w zakładach Aviakor w Samarze umożliwił zaplanowanie, przygotowanie, umiejscowienie i profesjonalny montaż wewnątrz konstrukcji samolotu złożonego systemu pirotechnicznego do całkowitej destrukcji samolotu.
- Rozdzielenie wizyt polskiego Premiera i Prezydenta w Katyniu sprzyjało wyselekcjonowaniu na lot z Prezydentem dowództwa wojska polskiego oraz wielu działaczy zaangażowanych w obronę polskiej suwerenności i niepodległości.
- Decyzja, aby nie udostępniać zapasowego samolotu na podróż Prezydenta Lecha Kaczyńskiego do Katynia zagwarantowała, że wszyscy musieli lecieć tym jednym przygotowanym samolotem i wyeliminowała nieprzewidziane sytuacje w realizacji operacji specjalnej.
- Utworzenie Centrum Sytuacji Kryzysowej w obwodzie smoleńskim ułatwiło sprawne kierowanie akcją przeprowadzenia zamachu i zacierania śladów zbrodni.
- Dekret zmieniający dzień wolny od pracy z 10 na 13 kwietnia ograniczył liczbę potencjalnych świadków.
- Zespół Straży Pożarnych przygotowany do działań w pobliżu miejsca katastrofy przed pasem startowym 3 godziny przed katastrofą zapewnił kontrolę zdarzenia i tajność operacji.

## Przyjrzyjmy się teraz kilku przykładom mataczenia w śledztwie.

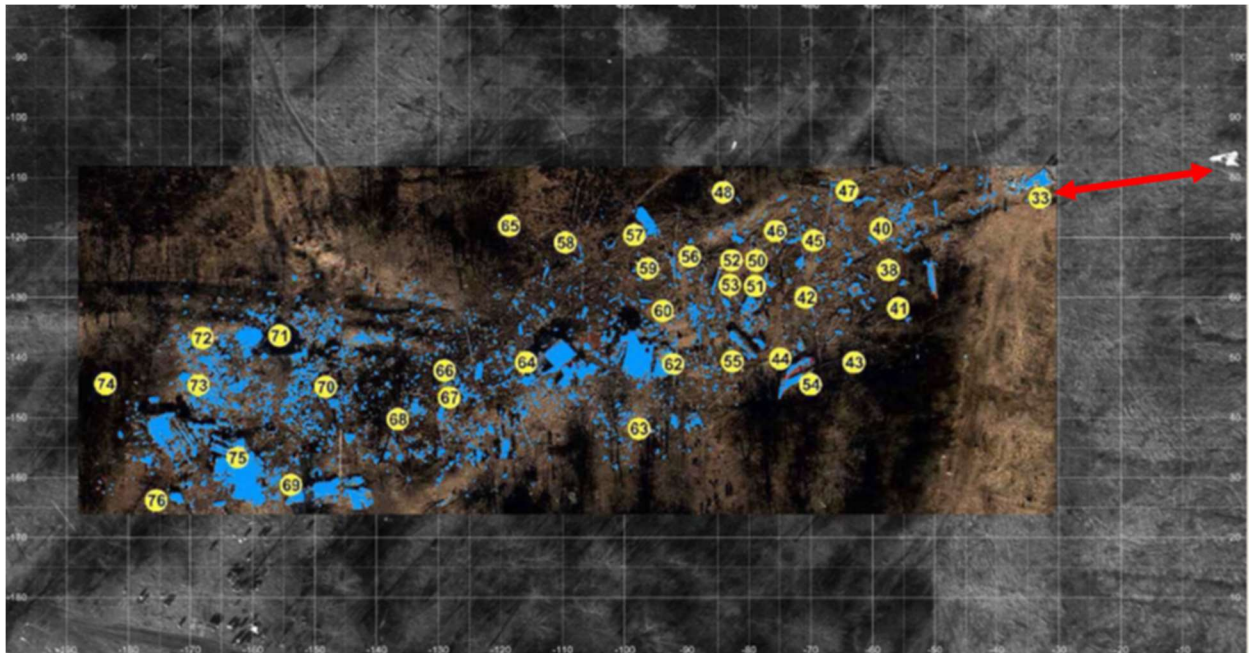
W dniu 10 kwietnia 2010 roku polski Tupolew podchodził do lądowania w Smoleńsku z kierunku ze wschodu na zachód. Panowała mgła, więc piloci polegali na wskazówkach wydawanych z wieży kontrolnej. Spójrzmy jeszcze raz na miejsce katastrofy uchwycone przez satelitę w dniu 10 kwietnia 2010 roku.



Mimo zapewnień kontrolerów lotu, że samolot znajduje się na właściwym kursie i na właściwej ścieżce schodzenia, wiemy, że samolot był naprowadzany 50 metrów na południe od kursu a także poniżej ścieżki schodzenia, jak stwierdził polski sąd, który wydał nakaz aresztowania rosyjskich kontrolerów lotu.



Pozioma trajektoria lotu samolotu pokazuje nagły skręt w lewo między ulicami Gubienko i Kutuzową. Trzy sekundy wcześniej nastąpiła pierwsza eksplozja w lewym skrzydle, która odcięła 6-metrową końcówkę skrzydła. Drugi wybuch, który oddzielił część statecznika pionowego od kadłuba, miał miejsce w pobliżu ul. Kutuzowa. Pierwszy kontakt samolotu z ziemią, który zostawił 2 bruzdy, oznaczony jest dwoma kreskami: północna bruzda jest tu zaznaczona na niebiesko i południowa zaznaczona kolorem czerwonym.



Obszar, na który spadła większość szczątków polskiego Tupolewa jest pokazany na tym zdjęciu satelitarnym. Na całym tym obszarze Rosjanie zidentyfikowali w swoim raporcie tylko 43 fragmenty wraku Tupolewa. Te fragmenty są tutaj zaznaczone jako żółte kółka zaczynające się od numeru 33, a kończące na numerze 76.

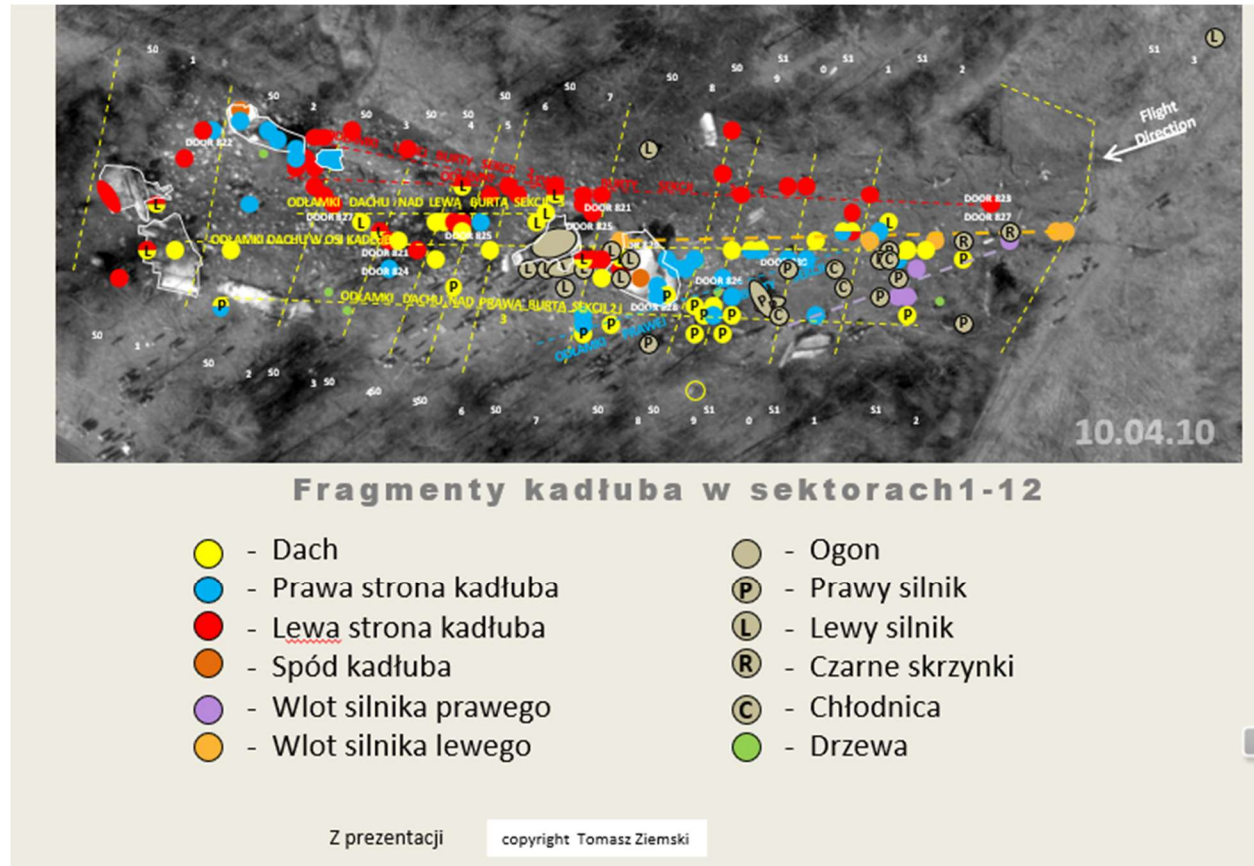
W rzeczywistości w tym obszarze znajdowało się około 60 000 większych i mniejszych fragmentów wraku, co zaznaczono na tym zdjęciu kolorem niebieskim. Zignorowanie większości szczątków na wrakowisku przez Rosjan miało na celu zniekształcenie obrazu zdarzenia, pozorując upadek samolotu i ukrywając eksplozję.

Ponadto zaraz po katastrofie Rosjanie przesunęli z miejsca pierwotnego upadku, około 30 metrów bliżej miejsca katastrofy, lewą część statecznika poziomego oznaczonego na tym zdjęciu numerem 33. Pomimo tego, że na zdjęciu satelitarnym wyraźnie widać pierwotne położenie tej części statecznika, Rosjanie w oficjalnym raporcie zgłosili nową pozycję tego fragmentu, czyli fałszywą pozycją 30 metrów bliżej miejsca katastrofy, aby ukryć wybuch w stateczniku.

**Wobec rażących zaniedbań rosyjskich śledczych w identyfikacji szczątków na wrakowisku, w naszym śledztwie skupiliśmy się na zidentyfikowaniu jak największej liczby fragmentów wraku na miejscu zdarzenia.**

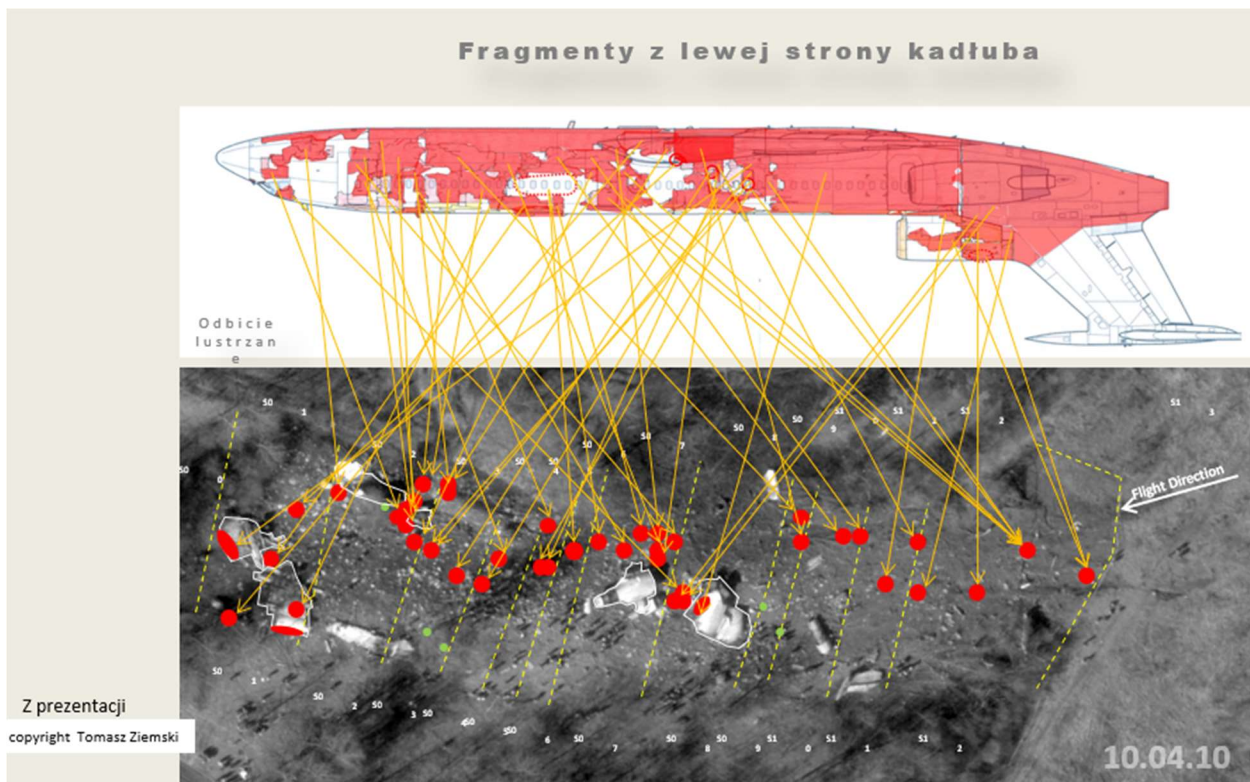
Nasz ekspert, Pan mgr. inż. Arch. Tomasz Ziemiński z Podkomisji przeprowadził wnikliwą i obszerną analizę wszystkich dostępnych zdjęć i filmów wykonanych na miejscu katastrofy i opracował specjalną metodologię, która pozwoliła zidentyfikować ponad wszelką

wątpliwość znacznie więcej fragmentów na miejscu zdarzenia. Zidentyfikowane przez niego dodatkowe szczątki są oznaczone na tej mapie różnymi kolorami.



Nasz ekspert był w stanie powiązać każdy fragment zidentyfikowany na polu szczątków z konkretnym miejscem w konstrukcji samolotu. Kolorem czerwonym zaznaczył wszystkie części zidentyfikowane na wrakowisku, które pochodziły z lewej strony kadłuba samolotu.





Podobnie zrobił dla lewej strony kadłuba samolotu, spodu i dachu. Ta wnikliwa identyfikacja większości fragmentów samolotu na wrakowisku pozwoliła na rekonstrukcję wraku Tu-154M oraz na odtworzenie procesu niszczenia i rozpadu konstrukcji samolotu.

Dzięki temu skrupulatnemu procesowi rekonstrukcji udało się zidentyfikować miejsca wybuchów wywołanych przez ładunki wybuchowe umieszczone seryjnie w pasie pod oknami, po lewej stronie samolotu, za panelem grzewczym, w pobliżu wręg 15, 26, 36 i 46. Ładunek wybuchowy w pobliżu wręgi 9 został zainstalowany poniżej podłogi kokpitu, podczas gdy ładunek wybuchowy w pobliżu wręgi 66 znajdował się nad listwą okienną, poniżej wlotu silnika odrzutowego nr 2.

W wyniku tych wybuchów w kadłubie zostały wyrwane i wyrzucone na zewnątrz fragmenty lewej strony samolotu. Natomiast pasażerowie siedzący po lewej stronie samolotu, w pobliżu epicentrow, mieli urazy nóg oraz zdarte ubrania, przeważnie od pasa wzwyż, przez falę uderzeniową.

W wyniku wybuchów wzdłuż lewej strony kadłuba samolotu, fragmenty z prawej strony również zostały wyrwane i wypchnięte na zewnątrz pod wpływem wewnętrznego ciśnienia. Eksplozje znajdujące się najbliżej wręgi 56, z tyłu samolotu, wytworzyły falę uderzeniową, która rozerwała dach wzdłuż podłużnicy 2L, otworzyła obie strony dachu i wypchnęła je daleko na zewnątrz, zanim ta część spadła na ziemię spodem do góry.

Dzięki metodycznej i precyzyjnej identyfikacji dużej liczby fragmentów na miejscu zdarzenia oraz dokładnemu zbadaniu charakteru uszkodzeń tych fragmentów, naszej komisji udało się odkryć i potwierdzić ponad wszelką wątpliwość złożoną metodę całkowitej destrukcji tego samolotu. Była to profesjonalnie zaplanowana i profesjonalnie przeprowadzona operacja specjalna kontrolowanej destrukcji całej konstrukcji polskiego państwowego samolotu.

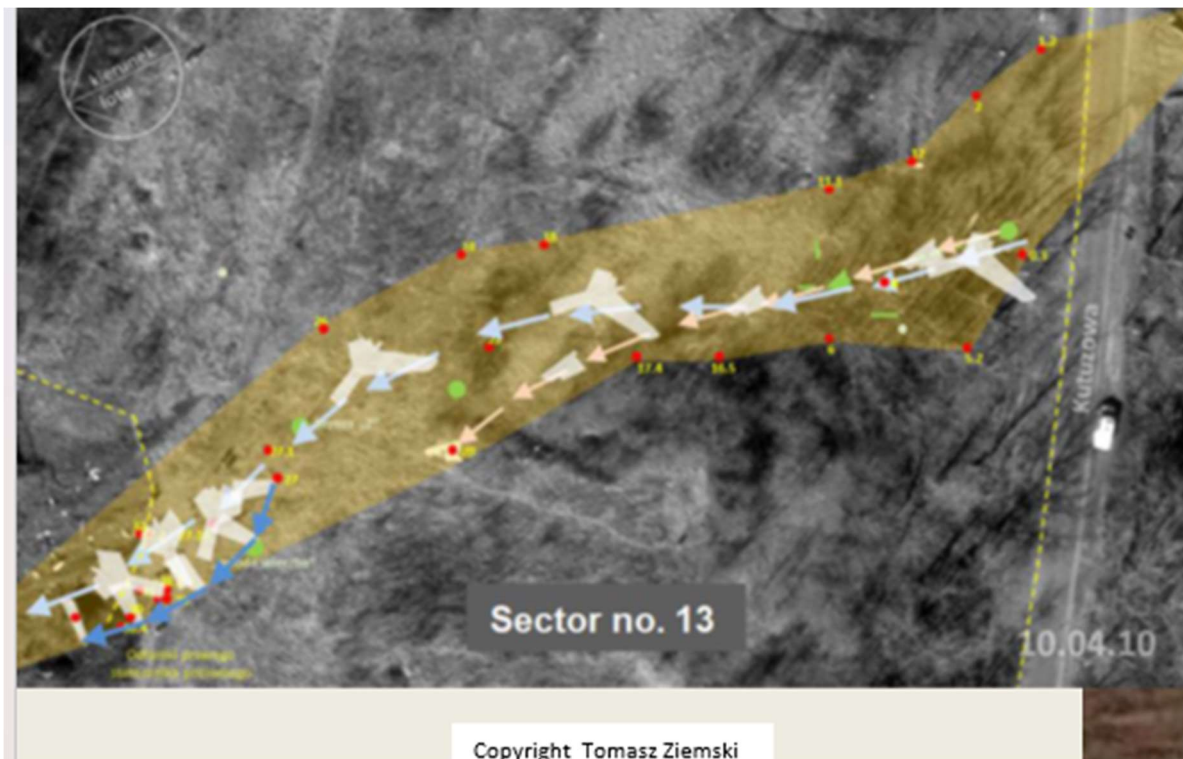
### **Bruzdy na wrakowisku są ważnym dowodem w ustaleniu, jak przebiegał proces niszczenia samolotu.**

Po pierwszym wybuchu w lewym skrzydle, drugi wybuch nastąpił w pobliżu ul. Kutuzowa, w stateczniku pionowym i oddzielił część statecznika pionowego ze statecznikiem poziomym od kadłuba. Od tego momentu dwie główne części samolotu kontynuowały lot oddzielnie.

Stabilizator w kształcie litery T kontynuował lot obracając się, aż dotknął ziemi prawą końcówką statecznika poziomego. Prawa krawędź natarcia statecznika poziomego uderzyła w podłoże pod kątem około -210 stopni, tworząc bruzdę południową.

Czerwona farba z prawej końcówki stabilizatora została zidentyfikowana w południowej bruzdzie.

W tym samym czasie reszta samolotu kontynuując obrót zetknęła się z ziemią kikutem lewego skrzydła, pod kątem prawie -90 stopni, tworząc w ten sposób bruzdę północną.



Obszar zacieniony na żółto na zdjęciu satelitarnym wskazuje miejsce, w którym znaleziono fragmenty stateczników pionowego i poziomego. Na północ od tego obszaru znajduje się podobny drugi obszar, w którym znaleziono jedynie fragmenty z lewego skrzydła.

Te dwa niezależne pola szczątków dowodzą, że statecznik w kształcie litery T nie był przymocowany do reszty samolotu podczas uderzenia w ziemię. Ostatecznie prawa strona statecznika poziomego uderzyła całą długością w ziemię i oderwała się od statecznika pionowego, zatrzymując się na krzewach.



Krawędź natarcia i czerwona  
końcówka prawego statecznika  
poziomego po gwałtownym uderzeniu  
w południową bruzdę.

Zbliżenie prawej strony statecznika poziomego pokazuje typowe odkształcenia pod wpływem naprężeń ściskających podczas kontaktu z gruntem krawędzią natarcia.

Poniższe zdjęcie zrobione na początku bruzdy południowej w pierwszych godzinach po katastrofie wyraźnie pokazuje odpryski czerwonej farby w trawie. Zdjęcie to zostało zatajone przed stroną polską, a następnie odzyskane przez ludzi, którzy współpracowali z Podkomisją. To zdjęcie pokazuje kawałki farby z końcówki prawej strony stabilizatora poziomego. Ponieważ lewa strona opadała bliżej ul. Kutuzova (pamiętamy fragment 33 później przeniesiony przez Rosjan 30 metrów), to ta farba wraz z odłamkami z prawej strony

statecznika poziomego znalezionymi w rejonie bruzdy południowej dowodzi, że prawa strona tego statecznika musiała uderzyć krawędzią natarcia o ziemię.



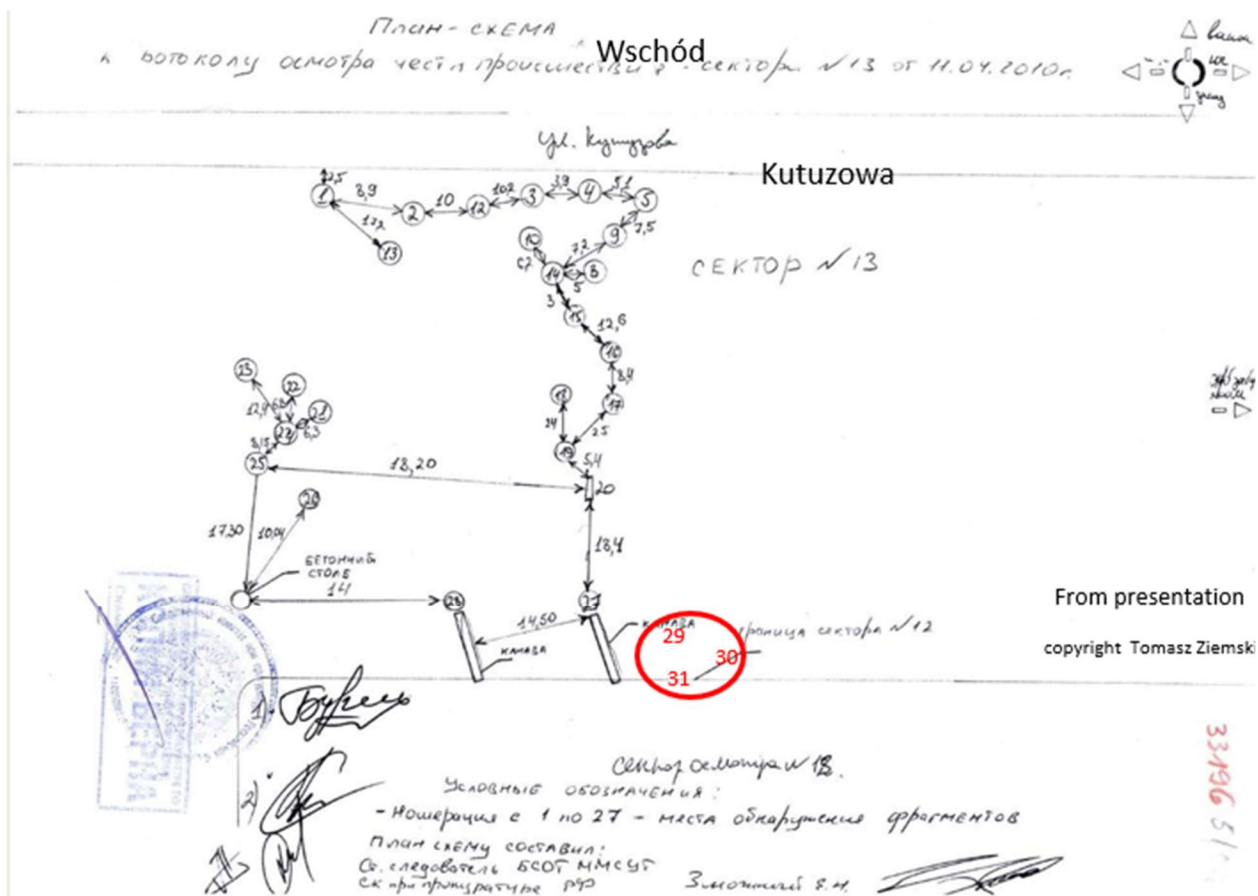
Na podstawie dowodów czerwonej farby w południowej bruzdzie, Rosjanie stworzyli rysunek pokazujący kontakt prawej strony statecznika poziomego z ziemią.

Fakt ten został również uwzględniony we wstępnym raporcie rosyjskim wraz z rysunkiem wykazującym kąt obrotu statecznika od -200 do -210 stopni.

Następnie komisja Millera ogłosiła, że kąt obrotu samolotu był -150 stopni, czego strona Rosyjska nie komentowała. Oczywiście kąt obrotu -150 nie mógł wytłumaczyć czerwonej farby w bruzdzie południowej więc zdjęcie z farbą wraz z rysunkiem poglądowym musiało zniknąć z dokumentacji rosyjskiej MAK i Komisji Millera.

Kluczowe dla śledztwa fragmenty prawego statecznika poziomego sfotografowane w sektorze nr 13, w okolicach bruzdy południowej, w dniu 11 kwietnia 2010 roku przez Rosjan i oznaczone przez rosyjskich śledczych numerami 29, 30, 31, w ogóle NIE zostały włączone do oficjalnego rosyjskiego raportu z oględzin miejsca zdarzenia.

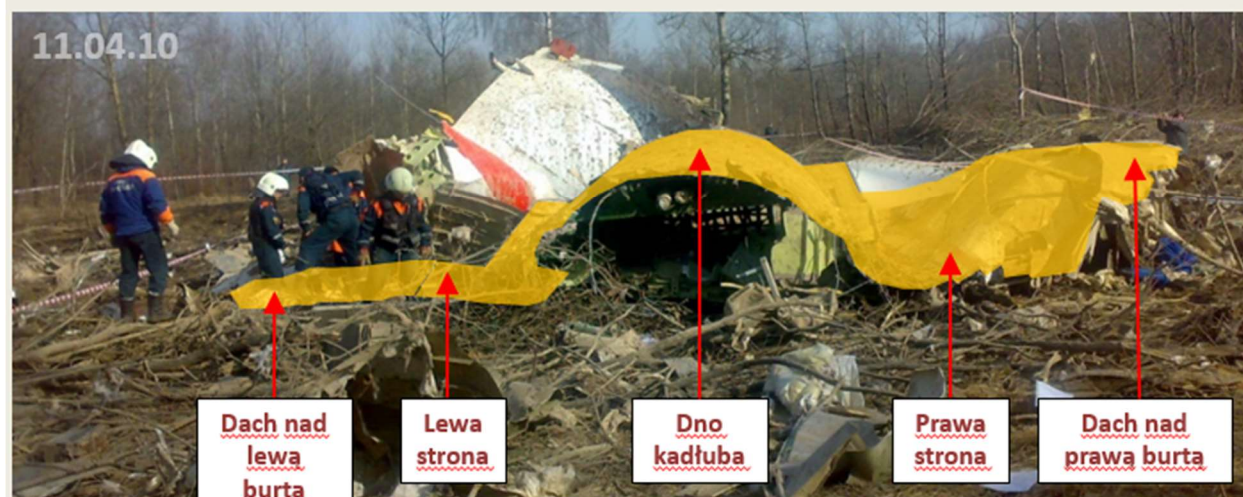
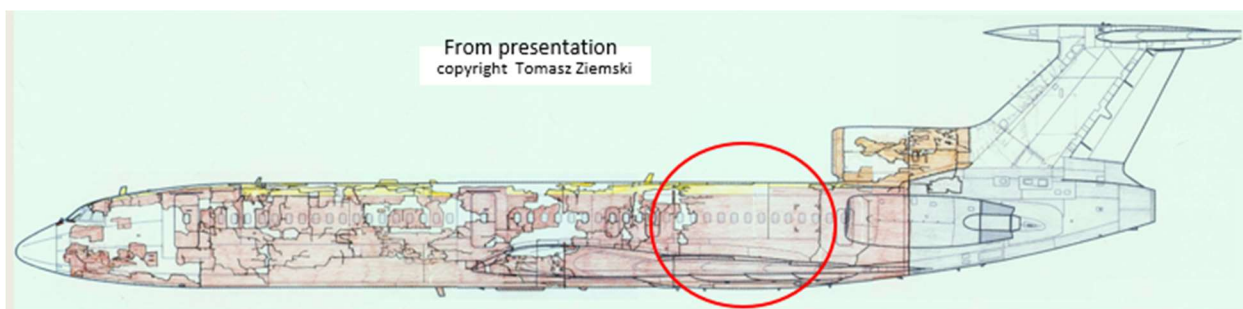
Co gorsza, nie zostały one w ogóle zaznaczone na schemacie planu załączonym do raportu. Na rysunku rosyjskich śledczych poniżej dodaliśmy i zaznaczyliśmy na czerwono te pominięte przez nich fragmenty statecznika.



Dokładne porównanie dostępnych zdjęć i zeznań świadków z działaniami rosyjskich śledczych na wrakowisku ujawniło wiele dowód na to, że rosyjscy śledczy konsekwentnie zacierali wszystkie ślady wybuchów.

Największy fragment kadłuba z dachem rozerwanym w powietrzu wzdłuż podłużnicy 2L na skutek ciśnienia wewnętrznego i przy szeroko otwartych burtach spadł do góry nogami. Na wrakowisku szybko odcięto i usunięto obie strony dachu tej części kadłuba.

Na zdjęciu poniżej widzimy od lewej: dach nad lewą burtą, lewą stronę, dno kadłuba, prawą stronę i dach nad prawą burtą. Krawędzie z lewej i prawej strony pękniętego dachu pasują dokładnie, co dowodzi ponad wszelką wątpliwość, że rozerwanie dachu zostało spowodowane wewnętrznym ciśnieniem w kadłubie, gdy był on jeszcze w powietrzu.



Wieczorem 11 kwietnia 2010 roku Rosjanie użyli szlifierki kątovej i nożyc hydraulicznych, aby odciąć część dachu z lewej strony kadłuba. Następnie te odciętą część dachu pocięto na dwa mniejsze fragmenty "A" i "B". Wszystkie te działania zostały sfotografowane (sfilmowane) z daleka za pomocą teleobiektywu.

W oficjalnym raporcie ekspertyzy kryminalistycznej sporządzonym przez eksperta Federacji Rosyjskiej DAVYDOVA, zatrudnionego przez rosyjską prokuraturę w związku ze sprawą karną dotyczącą oceny uszkodzeń fragmentu kadłuba między centrołatem a ogonem napisano po prostu, że "Górna część kadłuba (czyli dach) nie przetrwała katastrofy".

Tak więc jak widać na zdjęciu poniżej Davydov podpisał się swoim nazwiskiem pod fałszywym oświadczeniem, ponieważ istnieje wiele zdjęć rozerwanego dachu wzdłuż podłużnicy 2L, który był otwarty z wywiniętymi na zewnątrz burtami. Dach ten nie został nawet uszkodzony przez uderzenie o ziemię, ponieważ nie został zgnieciony przez kadłub.

Z prezentacji

Copyright Tomasz Ziemski



01 фрагменты 00024 и 00027 фюзеляжа, вид со стороны левого борта

Рис. 1.3. Повреждения фюзеляжа



Udało nam się odnaleźć kilkudziesięciu świadków, którzy potwierdzili, że słyszeli odgłos jednej lub dwóch eksplozji. Świadkowie ci znajdowali się w promieniu około 1,5 kilometra w momencie katastrofy, jak pokazuje ta mapa.

W wyniku kompresji i ekspansji fali uderzeniowej powstał i był słyszalny w tym obszarze efekt akustyczny, tzw. "grzmot dźwiękowy".

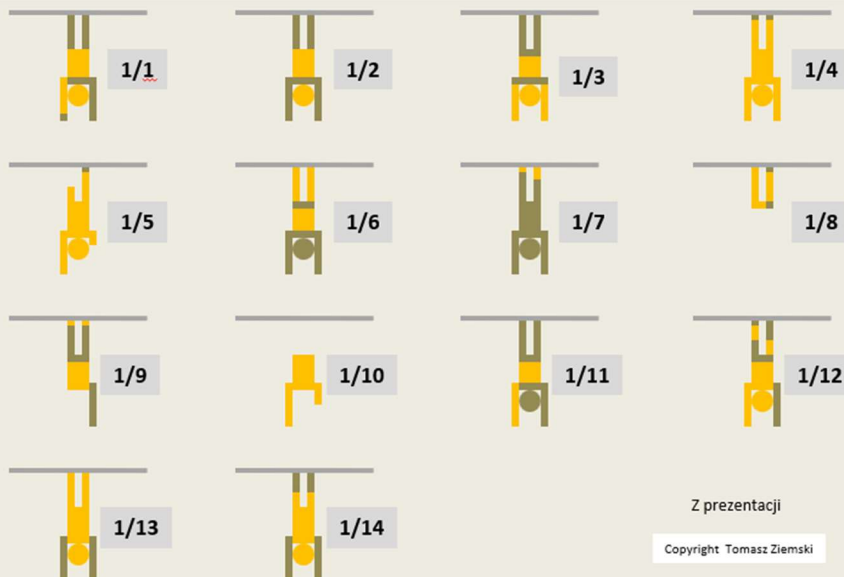
### **Skupmy się teraz na ofiarach.**

Ciała ofiar lub fragmenty ich ciał zostały zidentyfikowane we wszystkich sektorach wrakowiska od 0-13. Wszystkie ciała i części ciał zostały sfotografowane i opisane na potrzeby protokołów sekcji zwłok.

Aby lepiej zrozumieć, w jaki sposób Rosjanie prowadzili śledztwo weźmy jako przykład Sektor 1, czyli sektor z przodu wrakowiska. W tym sektorze znajdowało się 14 ciał. Śledczy oznaczyli każde ciało pierwszą cyfrą oznaczającą numer sektora i drugą cyfrą oznaczającą numer ciała: 1/1 ... 1/14.

Na poniższym zdjęciu każde ciało z Sektora 1 reprezentujemy w formie awatara w pozycji odwróconej, zakładając moment eksplozji. Na żółto zostały zaznaczone części ciał ofiar bez ubrania.

Każde ciało z Sektora 1 jest tu reprezentowane przez awatar w pozycji odwróconej, reprezentującej moment po eksplozji. Oznaczone kolorem żółtym są ciała lub części ciała bez odzieży.



Widać więc wyraźnie, że tylko jedno ciało oznaczone numerem 7 jest w pełni ubrane. Pozostałe ciała są pozbawione ubrań w całości lub w części, ponieważ pasażerowie siedzący bliżej epicentrum eksplozji byli narażeni na potężną falę uderzeniową, która zdzierła z nich ubrania.

Jak widać, ofiara numer cztery jest prawie zupełnie naga. Jednak w rosyjskim protokole z sekcji zwłok stan tego ciała jest opisany następująco:

*"Ciało ubrane było w ciemnoszare spodnie, pasek, czarne buty, czarne skarpetki, szarą bieliznę z czarno-niebieskimi ozdobami, na palcu prawej metalowa obrączka w kolorze żółtym".*

Podobnie mylące opisy ciał zostały sporządzone w wielu innych przypadkach.

Ciała załogi zostały zidentyfikowane głównie w sektorach 1, 2 i 3, ale niektóre części ciał zostały też znalezione w innych sektorach.

Pamiętacie Państwo lewe drzwi pasażerskie wbite w ziemię w pobliżu północnej bruzdy? Mózg osoby personelu pokładowego został wstrzelony do wnętrza tych drzwi przez pękniętą plastikową osłonę w wyniku eksplozji po lewej stronie kadłuba. Wraz z dłońią ofiary drzwi te zostały wystrzelone przez eksplozję z kadłuba i znalezione w sektorze 12, wbite w ziemię na głębokości jednego metra. Reszta ciała tej ofiary została znaleziona w innych sektorach, w tym nawet w trzecim sektorze, więc ciało to było rozproszone na obszarze ponad 100 metrów. Niektóre części ciał innych ofiar zostały wyrzucone poza sektor 1. Zostały znalezione w



sektorze zero, w młodniku w pobliżu ogrodzenia lotniska, gdzie nie było nawet żadnego fragmentu kadłuba.

### Fotele Pasażerskie

Zauważyliśmy, że Rosjanie zwracali szczególną uwagę na fotele. Dlatego zdecydowaliśmy się również zwrócić szczególną uwagę na fotele pasażerów.

Porównując te same części foteli dzień po katastrofie z tymi samymi siedzeniami kilka tygodni później, okazało się, że rosyjscy śledczy usuwali tapicerkę z niektórych siedzeń usuwali przypalone kawałki, czyścili i zabierali rozwarstwione tacki.

Fotele zaraz po katastrofie



Te same fotele kilka tygodni później



Z prezentacji  
copyright Tomasz Ziemski

W magazynie Rosjanie oddzielili oparcia, usunęli przypalone kawałki materiału i wyprali tapicerkę.

pakiet nr 75.

W tym przypadku rosyjscy śledczy również oddzielili oparcia, usunęli przypalone kawałki materiału i wyprali tapicerkę. I znowu Rosjanie usunęli i zabrali podartą i rozwarstwowaną tacę.

Fotele zaraz po katastrofie



Z prezentacji

copyright Tomasz Ziemski

Te same fotele kilka tygodni później

SECTOR 5

pakiet nr 159.



W magazynie Rosjanie usunęli rozwarstwioną tackę. Dlaczego?

Podobnie było w wielu innych przypadkach. Wszędzie starano się ukryć rozwarstwioną tackę.

Dlaczego?

Aby odpowiedzieć na to pytanie, przeprowadziliśmy eksperyment z eksplozją przestrzenną termo-baryczną wewnątrz modelu kadłuba, w którym umieszczono dwa komplety siedzeń z tacami z Tu154M.

Okazało się, że w naszym eksperymencie wszystkie tacki i siedzenia zostały uszkodzone w taki sam sposób, jak siedzenia i tace w Smoleńsku.

Po lewej stronie widzimy tacki w Smoleńsku, a po prawej tacka z naszego eksperymentu.

Uszkodzona tacka w Smoleńsku



Pakiet nr 8



Z prezentacji

copyright Tomasz Ziemiński

Wyniki naszego eksperymentu po wybuchu termo-barycznym 2017.04.25



Taca narażona na wybuch termo-baryczny w kadłubie. Podobne zniszczenia jak w Smoleńsku. Obie tacki noszą ślady materiałów wybuchowych.

Również tapicerka wielu siedzeń została rozerwana wzdłuż szwów w eksperymencie tak jak w Smoleńsku. W eksperymencie wszędzie na siedzeniach, podobnie jak na siedzeniach w Smoleńsku, wykryto ślady materiałów wybuchowych. Wewnątrz tacek wykryto również ślady materiału wybuchowego.

**Jedna obserwacja prowadzi do drugiej. Zauważyliśmy, że wszystkie nogi siedzeń zostały wyrwane z umocowań podłogowych. Czy mogło to być spowodowane po prostu siłą bezwładności, jak twierdzą Rosjanie?**

Zlecieliśmy eksperyment dla przeciążenia 16g, aby zaobserwować wpływ siły bezwładności powstałej w wyniku gwałtownego hamowania uderzającego w grunt całego samolotu pod małym kątem, według wersji rosyjskiej. Eksperyment wykazał, że chociaż przeciążenie 16g lub większe odrywa siedzenia z zapiętymi pasażerami od nóg siedzenia, to jednak nogi siedzenia pozostają przymocowane do podłogi.

Skoro w Smoleńsku wszystkie nogi siedzenia są wyrwane z podłogi, to znaczy, że musiały działać siła innej natury niż siła bezwładności, aby oderwać nóżki siedzenia od podłogi.

W wyniku wybuchów w pasie pod oknami lewej strony kadłuba, pomiędzy poszyciem a panelami grzewczymi, przy wręgach nr 16, 26, 36 i 46, powstała fala uderzeniowa zanim mogła rozwinąć się jakakolwiek bezwładność. Fala ta przemieszczała się prostopadłe do kierunku lotu i przesunęła rzędy siedzeń znajdujących się po lewej stronie kadłuba w prawą

stronę. Ponieważ nogi siedzeń były na stałe przymocowane do szyn podłogowych, górna część nóżek foteli wygięła się w kierunku fali uderzeniowej, jak pokazano na zdjęciu poniżej.



Dokładne oględziny mocowań podłogowych, w których zamocowane były fotele, wykazały, że widoczne odkształcenie i pęknięcie toru podłogowego pomiędzy wręgami nr 38 i 39 było spowodowane ruchem konstrukcji fotela prostopadle do kierunku lotu, tj. przed powstaniem obciążeń bezwładnościowych, gdy kadłub znajdował się jeszcze w powietrzu.

Aby przerwać połączenie do szyny siedzenia, siła musi być większa niż 3000 funtów na jedno mocowanie. Tak więc siła wyprodukowana przez eksplozję była ogromna, aby oddzielić wszystkie nogi wszystkich siedzeń od podłogi, zanim powstały siły bezwładności.

### **Skupmy się teraz na wykrytych śladach materiałów wybuchowych.**

Pomimo rosyjskich starań mycia i czyszczenia szczątków ewidentnie narażonych na działanie wysokiej temperatury wybuchu, w wielu miejscach wewnątrz i na zewnątrz kadłuba znaleziono ślady materiałów wybuchowych.

Ślady materiałów wybuchowych znaleziono na metalowej konstrukcji siedzeń oraz na fragmentach na zewnątrz kadłuba w pobliżu wręg nr 16, 26, 36 i 46, w pobliżu epicentrow wybuchu.

Cienka blacha aluminium poddana eksplozji zostaje rozdrobniona a krawędzie zdeformowane do postaci płatków i loków powybuchowych. Takie fragmenty stanowią twarde dowód eksplozji wewnątrz kadłuba.

Na pasie dachu znalezione zostały liczne obszary z płatkami i z lokami powybuchowymi. Wszystkie fragmenty kadłuba z lokami i płatkami są zdeformowane w kierunku na zewnątrz kadłuba, więc mogły powstać tylko w wyniku eksplozji wewnątrz kadłuba.

Fragmenty te razem ze wszystkimi pozostałymi fragmentami zniszczonego samolotu, spadły na ziemię w postaci deszczu małych fragmentów. Dlatego też nie było widocznego krateru w miękkim gruncie wrakowiska, który powinien powstać pod wpływem ciężaru całego samolotu spadającego na ziemię w jednym kawałku.



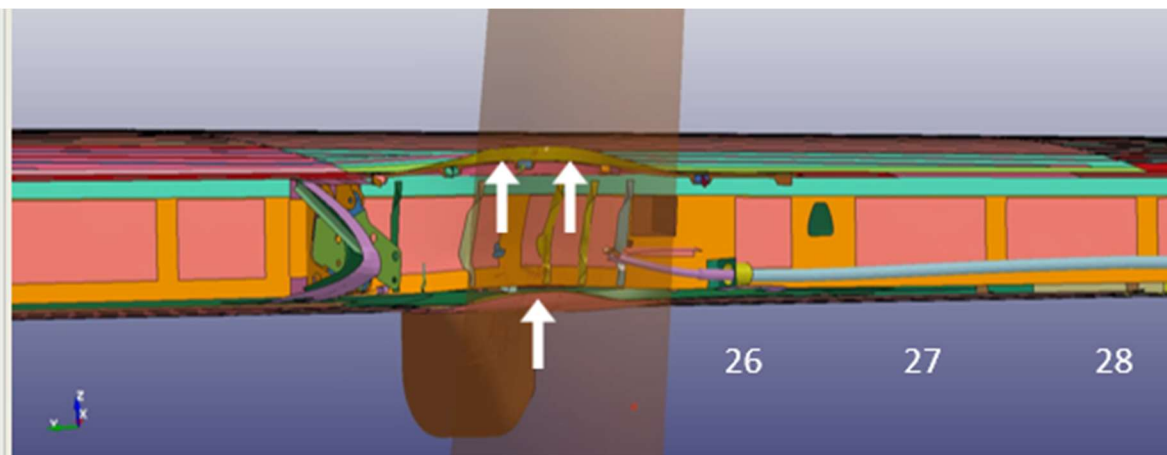
Te zdjęcia pokazują wiele zidentyfikowanych loków i płatków powybuchowych samolotu Tu154M. Prawe górne zdjęcie pokazuje lok powybuchowym zawinięciu pod kątem 720 stopni. Podobne zawinięcia widać na zdjęciach wielu innych fragmentów.

**Na koniec użyliśmy Metody Elementów Skończonych, aby sprawdzić, czy możliwe jest rozbicie samolotu na 60000 fragmentów w wyniku upadku 80-tonowego samolotu na ziemię według wersji rosyjskiej i czy brzoza mogła przeciąć lewe skrzydło Tu154M.**

W tym celu zbudowaliśmy bardzo szczegółowy model numeryczny całego samolotu i opracowaliśmy matematyczną charakterystykę drewna brzozy oraz wilgotnej gleby smoleńskiej.

Wyniki analizy numerycznej porównaliśmy z rzeczywistymi odkształceniami lewego skrzydła samolotu w Smoleńsku. W odniesieniu do brzozy analiza MES wykazuje, że w wyniku kontaktu lewego skrzydła z brzozą, zarówno górne jak i dolne poszycie skrzydła odkształcają się ku górze, wypchnięte przez pień drzewa.

W rzeczywistości kierunek deformacji dolnego poszycia końcówki lewego skrzydła w Smoleńsku jest dokładnie odwrotny, w dół i na zewnątrz skrzydła. Tak więc rzeczywisty rodzaj deformacji nie mógł powstać w wyniku kontaktu z brzozą. Co więcej, na przelomie końcówki lewego skrzydła wyraźnie widoczne są duże loki powybuchowe. Takie odkształcenie mogło powstać tylko w wyniku eksplozji.



Z prezentacji copyright Tomasz Ziemski



Wyniki MES uderzenia skrzydła w brzozę według założeń raportów MAKu i Millera pokazują, że skrzydło przecina brzozę. Wyniki MES pokazują również, że w wyniku interakcji cały samolot otrzymuje impuls, który wypycha lewe skrzydło w górę, co w konsekwencji obraca cały samolot na prawe skrzydło. Oznacza to, że kontakt z drzewem powoduje obrót w przeciwnym kierunku niż zaobserwowany przed katastrofą w Smoleńsku.

Fakt, że samolot przechylił się na lewe skrzydło w Smoleńsku dowodzi ponad wszelką wątpliwość, że nie doszło tam do kontaktu z brzozą, a lewe skrzydło zostało rozerwane przez wybuch wewnątrz skrzydła. W efekcie samolot utracił siłę nośną po lewej stronie i przechylił się na lewą stronę.

## Podsumując:

- Zamach na Prezydenta Polski Lecha Kaczyńskiego oraz 95 pasażerów i członków załogi w Smoleńsku został przeprowadzony przez Federację Rosyjską pod wodzą Władimira Putina przy współpracy sił postkomunistycznych w Polsce.
- Wybór zakładów Aviakor w Samarze do remontu Tupolewa stworzył Rosjanom doskonałe warunki do zaplanowania, przygotowania i profesjonalnego zainstalowania wewnątrz konstrukcji Tupolewa skomplikowanego systemu pirotechnicznego do całkowitej destrukcji samolotu.
- W dniu 10 kwietnia 2010 roku, Polski Tupolew zostały doszczętnie zniszczone nad Smoleńskiem przez serię eksplozji w wewnętrznych częściach samolotu:
  - Najpierw, w lewym skrzydle około 100 metrów przed brzozą Bodina,
  - Następnie, w stateczniku pionowym w pobliżu ulicy Kutuzova,
  - Następnie, wzdłuż lewej strony kadłuba, na poziomie podłogi i
  - W konstrukcji centroptata samolotu.

Na każdym etapie śledztwa smoleńskiego istnieją przytłaczające twarde dowody na manipulowanie dowodami i zacieranie śladów przez rosyjskich śledczych.

- W trakcie śledztwa Rosjanie systematycznie zacierali ślady eksplozji, w tym:
  - Manipulowali raportami z sekcji zwłok, aby ukryć ślady eksplozji i fali uderzeniowej na ciałach;
  - Zacierali ślady wybuchów na fotelach, na tapicerce, na tacach;
  - Ukryli drobne fragmenty prawego statecznika poziomego znajdujące się w okolicy bruzdy południowej oraz zmienili miejsce upadku statecznika;
  - Niszczyli dach i boki otwartego segmentu kadłuba, oraz produkowali fałszywą dokumentację ekspercką, fałszywe raporty z miejsca katastrofy, itp.
- Kompleksowe manipulacje, matactwa i fałszerstwa rosyjskich śledczych były dobrze skoordynowane i stosowane we wszystkich aspektach śledztwa.
- Wyniki rekonstrukcji samolotu opracowane przez Podkomisję pozwoliły zidentyfikować epicentra wybuchów i odtworzyć proces rozpadu samolotu.
- Naukowa Analiza Elementów Skończonych wykazała, że lewe skrzydło Tu154M nie mogło być przecięte przez żadne drzewo.

- Ten wirtualny eksperyment wykazał również, że uderzenie całego samolotu w ziemię spowodowałoby niewielkie rozdrobnienie samolotu i głęboki krater w miękkim gruncie. W Smoleńsku nie było krateru w miękkim gruncie. Mieliśmy natomiast ogromne rozdrobnienie szczątków samolotu na wrakowisku, czyli klasyczne dowody na eksplozję.
- Celem rosyjskiego śledztwa było przekonanie opinii publicznej do rosyjskiej wersji wydarzeń, która za katastrofę obwiniła ofiary tej zbrodni, czyli Polskiego Prezydenta, Polskiego Generała i Polskiego Pilota. Zamach Smoleński został wykorzystany do dyskredytowania Wojska Polskiego w oczach międzynarodowej opinii publicznej oraz istotnie osłabił Państwo Polskie, członka NATO, na arenie międzynarodowej.

Dziękuję za uwagę.