

# Pytania ws. Katastrofy Smoleńskiej do Zespołu Laska

bloger BBUDOWNICZY

Oto pytania wysłane ponad miesiąc temu do „Zespołu do spraw wyjaśniania ...”, które do dnia dzisiejszego nie doczekały się żadnej odpowiedzi – mimo 14 dniowego terminu jaki ustawodawca przewidział na odpowiedź. Wszystkie one pozostają aktualne w swojej treści, a brak odpowiedzi może mieć kilka przyczyn, np:

- zespół Laska ich nie zna,
- ZL musiałby się przyznać do błędów lub zaniechań popełnionych na etapie badania katastrofy,
- Zespół Laska jest zbyt pochłonięty „monitoringiem blogosfery” i zaniedbał „przygotowywanie odpowiedzi na pytania napływające do Zespołu”,
  - wypowiedź dr Laska sprzed roku stała się mottem jego Zespołu: „Nie mam pewności, że jesteśmy w stanie przekonać większość Polaków. **Ale powiem brutalnie: co z tego?**”.

**DO: Zespół do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy pod Smoleńskiem**

Przewodniczący Pan Maciej Lasek

10.04.2014 r.

Szanowny Panie, uprzejmie proszę o udzielenie w ramach informacji publicznej (na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198)) następujących wyjaśnień i informacji dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy pod Smoleńskiem:

**PYTANIE NR 1.** W odpowiedzi otrzymanej w dniu 31.03.2014 r., nie znalazła się odpowiedź na pytanie, w jakiej kolejności doszło do destrukcji skrzydła w wyniku uderzeń w brzozę smoleńską. Ponownie proszę o udzielenie następującej informacji:

– **czy w momencie uderzenia skrzydła samolotu w brzozę skrzydło zostało odcięte przez brzozę – brzoza upadła później, czy też to brzoza została ścięta, a uszkodzone skrzydło odpadło po chwili?**

Uprzejmie proszę o konkretną odpowiedź i wyjaśnienie, z którym mechanizmem mamy do czynienia, lub jeżeli Państwo takiej informacji nie macie lub tego nie ustaliliście – napisanie tego. W Raporcie Millera nie ma na ten temat informacji.

**Powyższe informacje są istotne w związku ze sprzecznymi informacjami wychodzącymi z Państwa Zespołu i otoczenia:**

- 14.09.2011 r: prof. Artymowicz: „brzoza nie została ścięta tylko poturbowana, pozbawiona połowy włókien w sekcji pnia, pochyliła się i upadła parę sekund po zniszczeniu skrzydła”,
- 30.01.2013 r.: „Miroslaw Milanowski, meteorolog, członek podkomisji lotniczej w komisji Millera: – Skrzydło nie oddzieliło się na samej brzozie, tam się zaczął proces”,
- 30.01.2013 r.: „Dr Lasek: Nigdy nie zostało powiedziane, że brzoza ścięta skrzydło. Na skrzydło działa siła aerodynamiczna”,

- 08.03.2014 r. Dr Lasek do blogera Frycek: „Ze śladów zderzenia (pod brzozą rosnącą na działce dr. Bodina znaleziono m.in. element siłownika napędu klap skrzydłowych, co by sugerowało, że skrzydło zostało odcięte wskutek zderzenia) oraz zeznań dr Bodina wynika, że skrzydło rzeczywiście zostało odcięte w tym miejscu”,
- 06.04.2014 r. prof. Sibilski: „To w końcu skrzydło ścięło brzozę czy brzoza skrzydło? – Drzewo zostało ścięte przez skrzydło”.

**PYTANIE NR 2.** Ponawiam pytanie, czy znalezione we wrześniu/październiku 2010 roku metalowe fragmenty samolotu przed miejscem jego uderzenia w ziemię, mające ślady „okopcenia”, „osmalenia” i „mocno przepalone”, mogą świadczyć że elementy te mogą nosić ślady wybuchu? Zgodnie z Państwa komunikatem na stronie internetowej „osmalenia i nadtopienia” są charakterystycznymi śladami wybuchu:

„Brak charakterystycznych śladów wybuchu, takich jak osmalenia i nadtopienia, na szczątkach samolotu. Przy eksplozji materiałów wybuchowych powstają gazy o temperaturze sięgającej 3000 stopni Celsjusza, które powodują nadtopienia i osmalenia powierzchni znajdujących się w ich zasięgu. Tego rodzaju śladów nie stwierdzono na żadnych szczątkach samolotu Tu-154M i jego wyposażenia ani na ciałach ofiar i należących do nich przedmiotach.

**PYTANIE NR 3.** W odpowiedzi z dnia 31.03.2014 napisaliście Państwo o tzw. „raporcie archeologów”: Według opinii jednego z autorów tego raportu **wykorzystywanie rezultatów badań archeologicznych do prób wyjaśniania przyczyn katastrofy jest znaczącym nadużyciem**. Zespół zgadza się z tym stanowiskiem. Proszę o odpowiedź, czy w świetle poniższych cytatów pochodzących z tego raportu, podtrzymujecie Państwo to stanowisko:

„Wyżej opisane spostrzeżenia są bardzo ważnym, dodatkowym elementem umożliwiającym zrekonstruowanie ostatnich chwil samolotu TU-154M. **Dokładna analiza fragmentów duraluminium i skonfrontowanie ich z ogólnym planem zalegania w terenie, może wnieść wiele cennych informacji do śledztwa**”.

Na temat fragmentów samolotu znajdujących przed miejscem uderzenia: „Powyższe spostrzeżenia powinny być skonfrontowane z opinią specjalisty ds. katastrof lotniczych celem poddania ich ewentualnej weryfikacji. Mogą one stanowić **dodatkowy element umożliwiający zrekonstruowanie ostatnich chwil samolotu TU-154M**”.

**PYTANIE NR 4.** Zgodnie z Państwa komunikatami, na żadnych szczątkach samolotu TU-154M nie znaleziono śladów osmaień i nadtopień. Proszę o informację i wytłumaczenie, jak Państwo tłumaczą fakt, że **biegli, wykonujący na zlecenie prokuratury opinię fizykochemiczną wyselekcjonowali kilkadziesiąt miejsc na wraku w oparciu o ślady osmaień, a także stwierdzili obecność elementów blach noszących ślady nadtopień metalu?**

„Zgodnie z wyżej opisanymi zasadami biegli wyselekcjonowali miejsca na szczątkach wraku i drobnych jego elementach noszące przede wszystkim ślady osmalenia i napylenia (...) Elementy blach noszące ślady nadtopień metalu (...) nie były wytypowane do dalszych badań”.

To cytaty z Opinii dostępnej na stronie NPW:

<http://www.npw.internetdsl.pl/Dokumenty/01.pdf>

**PYTANIE NR 5.** Zgodnie z Państwa komunikatami także na urwanej końcówce skrzydła nie znaleziono śladów osmaień. Jak Państwo wytłumaczą, że biegli prokuratury znaleźli na końcówce skrzydła takie ślady i pobrali z nich wymaz?

„Zgodnie z wyżej opisanymi zasadami biegli wyselekcjonowali miejsca na szczątkach wraku i drobnych jego elementach noszące przede wszystkim ślady osmalenia i napylenia”,

„Fotografia nr 56 – Krańcowa część lewego zdejmowanego skrzydła, znajdująca się na placu pod namiotem, z której pobrano wymaz i oznaczono symbolem C54”.

**PYTANIE NR 6.** Ponawiam pytanie, na które nie dostałem odpowiedzi. Zgodnie z Państwa komunikatem: „Przeprowadzono także badania (ekspertyza Wojskowego Instytutu Chemii i Radiometrii), które wykluczyły możliwość działania środków wybuchowych, toksycznych czy promieniotwórczych”. Proszę o udzielenie informacji, czy wymienione powyżej badania dotyczyły chociaż jednego fragmentu samolotu? Wg doniesień medialnych wspomniana ekspertyza dotyczyła badania następujących materiałów: „but z uszkodzeniami w postaci rozerwania i nadpalenia, wycinek swetra o wymiarach 16 na 18 cm, dwa banknoty (...), kawałek ułamanej parasolki, wycinek spodni dżinsowych, egzemplarz książki pt. „Śpij mężny” z uszkodzeniami w postaci nadpaleń, wycinek rękawa (...), wycinek nogawki spodni (...)”.

Jeżeli wspomniane w komunikacie badania dotyczyły jedynie wymienionych powyżej przedmiotów (niebędących elementami samolotu ani tym bardziej skrzydła), proszę o udzielenie informacji, na jakiej podstawie „wykluczono możliwość działania środków wybuchowych” na skrzydło? Proszę o potwierdzenie lub zaprzeczenie, że wspomniane badania nie „wykluczają możliwości działania środków wybuchowych” na skrzydło samolotu. Jeżeli wykluczają, to proszę o informację **w jaki sposób badanie „wycinka spodni dżinsowych” wykluczyło „możliwość działania środków wybuchowych” na skrzydło samolotu.**

**PYTANIE NR 7.** Ponawiam pytanie na które nie dostałem odpowiedzi: proszę o informację, czy komisja Millera w ramach swoich czynności zbadała chociaż jeden fragment z „mocno przepalonych i noszących liczne ślady okopcenia” oraz „nadpalonych” elementów znajdujących przed miejscem uderzenia samolotu w ziemię podczas badań polskich archeologów na jesieni 2010 roku?

**PYTANIE NR 8.** Ponawiam pytanie, na które nie dostałem odpowiedzi: Według Państwa komunikatu na stronie internetowej, „Wzdłuż toru lotu samolotu aż do punktu jego zderzenia z ziemią nie było szczątków pochodzących z wnętrza kadłuba, co świadczy o tym, że do zderzenia z ziemią kadłub maszyny był cały i wyklucza możliwość rozerwania go w powietrzu przez eksplozję”.

Proszę o informację, czy powyższe stwierdzenie dotyczy także **znalezionego w sektorze B (J36) „prawdopodobnie fr. fotela lotniczego”?**

Informacja ta pochodzi z opublikowanego na stronie

[www.smolenskHzespol.sejm.gov.pl/zespolsmolensk.nsf/dokumenty.xsp](http://www.smolenskHzespol.sejm.gov.pl/zespolsmolensk.nsf/dokumenty.xsp) tzw. Raportu

Archeologów”.

[BBudowniczy](#)