

III KONFERENCJA SMOLEŃSKA

20. 10. 2014

Warszawa

PROGRAM STRESZCZENIA REFERATÓW

Opracowanie materiałów

**Monika Arciszewska Elżbieta Łusakowska
Andrzej Wawro Piotr Witakowski**

PRZEDMOWA

Opracowanie niniejsze powstało jako materiał pomocniczy dla uczestników III Konferencji Smoleńskiej przewidzianej na dzień 20 października 2014 r. w Warszawie. Jest to już trzecia Konferencja poświęcona tragicznemu wydarzeniu z dnia 10 kwietnia 2010 określanemu mianem Katastrofy Smoleńskiej, w której ponieśli śmierć Prezydent Rzeczypospolitej Lech Kaczyński wraz z Małżonką oraz 94 inne osoby stanowiące elitę Rzeczypospolitej Polskiej. Wydarzenie to nie miało precedensu w historii, a jego okoliczności nie są wyjaśnione do dnia dzisiejszego.

Wątpliwości, jakie zrodziło oficjalne śledztwo i świadomość wagi tej tragedii w życiu Kraju skłoniła środowisko naukowe do rozpoczęcia działań, które na Zachodzie określane są jako tzw. „*śledztwo akademickie*”. Działania te nie są ani firmowane, ani w jakikolwiek sposób wspierane przez oficjalne instytucje naukowe lub administracyjne. Nie są też w żaden sposób związane z działaniem innych ciał zajmujących się wyjaśnieniem tej tragedii. W szczególności nie mają żadnego związku z działaniem zespołu parlamentarnego ds. wyjaśnienia Katastrofy Smoleńskiej. Są całkowicie niezależną społeczną inicjatywą tych osób spośród środowiska naukowego, które poczuwają się do obowiązku wynikającego ze ślubowania doktorskiego – obowiązku dochodzenia prawdy w zakresie swych specjalności i przekazania jej współobywatelom. Ponieważ inicjatywa powstała w środowisku naukowym, przybrała postać działań tradycyjnych dla tego środowiska, a więc postać konferencji naukowych, będących formą otwartych spotkań pracowników nauki, na których przedstawia się wyniki swoich badań i dociekań. Konferencje te określane są mianem Konferencji Smoleńskich.

Pierwsza Konferencja Smoleńska, która odbyła się w dniu 22.10.2012, nie miała ambicji wyjaśnienia wszystkich okoliczności Katastrofy Smoleńskiej i stawiała sobie cel znacznie skromniejszy. Było nim:

„Stworzenie forum dla przedstawienia interdyscyplinarnych badań dotyczących mechaniki lotu i mechaniki zniszczenia samolotu TU-154M w Katastrofie Smoleńskiej.”

Taki cel przyjęto w czasie przygotowań do Konferencji i zapisano w Komunikacie Konferencyjnym umieszczonym na stronie <http://konferencjasmolenska.pl>, która stanowiła i stanowi swoistą wizytówkę Konferencji. Tak określony cel Konferencji wykluczał selekcję zgłoszonych referatów pod kątem *explicite* lub *implicite* formułowanej hipotezy co do przebiegu wydarzeń w Katastrofie Smoleńskiej. Sytuacja, w której prawie wszystkie podstawowe dowody rzeczowe związane z Katastrofą pozostają poza możliwościami badawczymi, a te które ostatecznie udostępniono do badań zostały wcześniej przefiltrowane przez stronę rosyjską, nakazywała jednak wyjątkową ostrożność w ocenie poszczególnych hipotez. Pamiętać bowiem należy, że nawet badania przeprowadzone w USA zostały wykonane jedynie w oparciu o te dowody, które udostępniła strona rosyjska. Pierwsza Konferencja Smoleńska stanowiła swoistą „burzę mózgów”. W jej trakcie przedstawiono szereg różnych hipotez co do mechaniki lotu i mechaniki zniszczenia. Konferencja ta zakończyła się przyjęciem dokumentu końcowego, w którym organizatorzy zobowiązują się do zorganizowania II Konferencji Smoleńskiej w terminie roku i prowadzenia prac badawczych aż do pełnego wyjaśnienia okoliczności Katastrofy Smoleńskiej.

Efektom realizacji tego zobowiązania stała się II Konferencja Smoleńska. Również II Konferencja Smoleńska nie miała ambicji wyjaśnienia wszystkich okoliczności Katastrofy Smoleńskiej. Jej cel został określony jako:

„Stworzenie forum dla przedstawienia interdyscyplinarnych badań dotyczących zagadnień technicznych, medycznych, socjologicznych i prawnych Katastrofy Smoleńskiej”.

II Konferencja różniła się od I Konferencji dwoma zasadniczymi cechami. Po pierwsze, jak widać z powyższego celu, jej zakres merytoryczny został rozszerzony o aspekty medyczne, socjologiczne i prawne. Dla spełnienia tych wymagań została ona zorganizowana jako konferencja dwudniowa i drugi dzień obrad poświęcony został aspektom pozatechnicznym. Po drugie, rok czasu, jaki upłynął od I Konferencji, przyniósł szereg nowych badań i analiz. Nasza wiedza o aspektach technicznych Katastrofy Smoleńskiej znacznie się posunęła. Toteż referaty zgłoszone na II Konferencję Smoleńską

pozwoły już na całkowite wykluczenie pewnych hipotez i uwiarygodnienie innych. Efektem obrad II Konferencji było przyjęcie dokumentu końcowego, w którym stwierdza się, co następuje:

„Obraz, jaki się wylania z przedstawionych prac dowodzi jednoznacznie, że hipoteza jakoby w dniu 10.04.2010 samolot Tu-154 w Smoleńsku stracił kawałek skrzydła w wyniku uderzenia w brzozę, a następnie rozbił się doszczętnie w wyniku uderzenia w grunt (katastrofa typu 1A) – ta hipoteza jest całkowicie fałszywa. Istnieją niepodważalne dowody, że samolot rozpadł się w powietrzu, a na ziemię spadły oddzielne jego szczątki (katastrofa typu 2B). Powierzchnia ziemi stanowi swoistą księgę, na której zapisany jest przebieg katastrofy. Wygląd szczątków samolotu oraz ich rozłożenie na powierzchni ziemi i przeszkodach terenowych są udokumentowane na tysiącach zdjęć i filmów wykonanych przez wielu niezależnych operatorów. Ta ogromna dokumentacja zarówno w całości jak i w szczegółach dowodzi, że powszechnie znane prawa fizyki wykluczają możliwość przebiegu wypadków przedstawionego w raportach MAK i Komisji Millera. Nawet dla osób całkowicie pozbawionych wiedzy z dziedziny mechaniki jest oczywiste, że kadłub samolotu spoczywający na lotnisku w Smoleńsku został rozerwany, a nie zgnieciony.”

Dokument końcowy II Konferencji stanowił wezwanie do członków senatów uczelni technicznych w Polsce o podjęcie uchwał, które umożliwiłyby pracownikom uczelni włączenie się do badań nad przebiegiem Katastrofy Smoleńskiej z zachowaniem wszelkich zasad obowiązujących w życiu naukowym, a w sytuacji całkowitego braku środków o zorganizowanie seminariów naukowych umożliwiających analizę i ocenę przedstawionych wyników. Niestety, nie napłynęły do tej pory żadne informacje o włączeniu się do badań jakiegokolwiek uczelni lub oficjalnej instytucji naukowej.

Organizatorzy Konferencji starali się dochować możliwie wysokich standardów naukowych. Wszystkie zgłoszone referaty były recenzowane w trybie *double blind*, przy którym ani recenzent nie wie kto jest autorem, ani autor nie wie kto jest recenzentem. Dla zachowania jawności i otwartości obrady obu Konferencji były na żywo transmitowane przez Internet i retransmitowane przez stacje telewizyjne. Pełna relacja filmowa z obu Konferencji jest nadal dostępna na ww. stronie internetowej.

Materiały konferencyjne z obu Konferencji zostały wydane drukiem i przekazane do wielu bibliotek naukowych, a wśród nich do bibliotek 72 wyższych uczelni i instytutów PAN w całej Polsce. W szczególności posiadają je biblioteki wszystkich państwowych uczelni technicznych.

Cel obecnej III Konferencji Smoleńskiej został określony identycznie jak dla II Konferencji. W wyniku nadesłanych recenzji Komitet Naukowy zakwalifikował na Konferencję 20 referatów, z czego 17 będzie wygłaszanych (12 w sesjach technicznych, a 5 w sesji pozatechnicznej). Ponadto 2 referaty zostały skierowane do sesji plakatowej, a jeden zostanie udostępniony w postaci wydrukowanej.

Trzeba też wyjaśnić, że każdy z zamieszczonych w niniejszym opracowaniu referatów jest przedstawiony jedynie w postaci streszczenia i wniosków, które zostały przygotowane przez samych autorów. Pełne teksty referatów zostaną opublikowane w materiałach konferencyjnych, co nastąpi dopiero po Konferencji. Pozwoli to autorom uwzględnić w treści publikacji również wyniki dyskusji, a także umożliwi opublikowanie wraz z referatami ustaleń, jakie zapadną podczas obrad Konferencji.

*w imieniu Komitetu Organizacyjnego III Konferencji Smoleńskiej
Przewodniczący Komitetu
Piotr Witkowski*

Warszawa, 15 października 2014 r.

III KONFERENCJA SMOLEŃSKA – PROGRAM

PONIEDZIAŁEK, 20 października 2014

- 09:00 – 09:05 OTWARCIE KONFERENCJI**
Kazimierz Flaga, *Politechnika Krakowska*
- 09:05 – 09:30 Piotr Witakowski**, *Akademia Górniczo-Hutnicza* – Referat wprowadzający do Konferencji
- 09:30 I. ZAGADNIENIA OGÓLNE I TECHNICZNE**
Grzegorz Jemielita, *Politechnika Warszawska, SGGW*
- 09:30 – 09:50 Jacek Gieras***, **Marek Dąbrowski**, **Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy* – Analysis of components of electric system of the Tu-154M PLF 101 after crash
- 09:50 – 10:10 Anna Gruszczyńska-Ziółkowska**, *Uniwersytet Warszawski* – O kłopotach z identyfikacją odgłosów i odczytem wypowiedzi
- 10:10 – 10:30 Jan Błaszczyk**, *Wojskowa Akademia Techniczna* – Drgania własne samolotu Tu-154M
- 10:30 – 10:50 Glenn Arthur Jørgensen**, *Denmarks Technical University* – CFD Assessment of aerodynamic degradation of a Tu-154M plane due to wing damage
- 10:50 – 11:10 Glenn Arthur Jørgensen**, *Denmarks Technical University* – Reconstruction of trajectories of Tu-154M in Smolensk during last seconds of flight based on newest CFD data and ground trace analysis
- 11:10 – 11:40 Przerwa**
- 11:40 II. ANALIZA DONIESIEŃ OFICJALNYCH**
Zdzisław Gosiewski, *Politechnika Białostocka, Instytut Lotnictwa*
- 11:40 – 12:00 Wiesław Binienda**, *The University of Akron* – Analiza uderzenia w brzozę lewego skrzydła z wypuszczonym slotem
- 12:00 – 12:20 Krystyna Kamińska-Trela, Sławomir Szymański** – Uwagi o opinii Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji w sprawie badań fizykochemicznych materiału dowodowego z Katastrofy Smoleńskiej
- 12:20 – 12:40 Bogdan Gajewski**, *Blue Sky Consulting Ltd., Ottawa* – Ocena prawidłowości oficjalnego badania Katastrofy Smoleńskiej
- 12:40 – 13:00 Chris Cieszewski** – Dodatkowe wnioski z analizy zdjęć satelitarnych i dochodzenia właściwości brzozy i jej złamania
- 13:00 – 14:00 Przerwa obiadowa**

- 14:00** **III. NAJBARDZIEJ PRAWDOPODOBNA HIPOTEZA WYDARZEŃ**
Janusz Zieliński, *Centrum Badań Kosmicznych PAN*
- 14:00 – 14:20** **Glenn Arthur Jørgensen**, *Denmarks Technical University* – An engineer’s view on how the Smolensk crash could take place
- 14:20 – 14:40** **Jacek Jabczyński** – Klasyfikacja i dyspersja szczątków Tu-154M z prospekcji terenowej w Smoleńsku
- 14:40 – 15:10** **Marek Dąbrowski** – Próba sformułowania alternatywnych hipotez zdarzeń poniżej minimalnej wysokości zniżania na podstawie zapisów rejestratorów parametrów lotu
- 15:10 – 15:40** *Przerwa*
- 15:40** **IV. ZAGADNIENIA POZATECHNICZNE**
Piotr Gliński, *Instytut Filozofii i Socjologii PAN, Uniwersytet w Białymstoku*
- 15:40 – 16:00** **Andreas Wielgosz**, *University of Ottawa* – Wnioski na podstawie medycznych informacji ze źródeł rosyjskich
- 16:00 – 16:20** **Maria Szonert Binienda**, *Libra Institute, Inc.* – Socjotechnika zastosowana do tragedii smoleńskiej
- 16:20 – 16:40** **Piotr Pszczółkowski**, *Okręgowa Rada Adwokacka, Łódź* – Dopuszczalność, zasadność i skutki korzystania z międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych w wybranych aspektach śledztwa w sprawie ustalenia przyczyn Katastrofy Smoleńskiej
- 16:40 – 17:00** **Grażyna Przybylska Wendt** – Wiarygodność dokumentacji sądowo-lekarskiej na tle protokołów sekcyjnych ofiar Katastrofy Smoleńskiej
- 17:00 – 17:20** **Natalia Wojtanowska**, *Uniwersytet Jagielloński* – Aspekty prawne Katastrofy Smoleńskiej – problemy wybrane
- 17:20 – 17:50** *Przerwa*
- 17:50 – 19:00** **DYSKUSJA GENERALNA**
Kazimierz Flaga, *Politechnika Krakowska*

MATERIAŁY DOSTĘPNE POZA WYGLĄSZANYMI REFERATAMI

Referat drukowany:

Grażyna Przybylska Wendt – Rola medycyny sądowej w procesie dochodzeniowo-śledczym

Sesja plakatowa:

Mapy dyslokacji szczątków

STRESZCZENIA

REFERATÓW

ANALYSIS OF COMPONENTS OF ELECTRIC SYSTEM OF THE Tu-154M PLF 101 AFTER CRASH

POWYPADKOWA ANALIZA FRAGMENTÓW INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ SAMOLOTU Tu-154M PLF 101

Jacek Gieras*, Marek Dąbrowski

**Instytut Inżynierii Elektrycznej, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy w Bydgoszczy*

Streszczenie

An attempt to localize and analyse the distribution of components of electric system on the crash site of the Tu-154M PLF 101 aircraft on April 10, 2010 has been presented. All available sources of information as photographs, movies, articles, reports and blogs have been used. Only a few components of the electric system have been recorded in available documents. Location of components and parts of the electric systems can help to trace the sequence of disintegration of the aircraft.

Zaprezentowano próbę lokalizacji i analizy rozrzutu fragmentów instalacji elektrycznej samolotu Tu-154M PLF 101 na miejscu katastrofy w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Wykorzystane zostały wszystkie dostępne źródła informacji, takie jak fotografie, filmy, artykuły, reportaże oraz blogi. Zaledwie kilka komponentów instalacji elektrycznej zostało zarejestrowanych w dostępnych dokumentach. Lokalizacja komponentów i części instalacji elektrycznej może być pomocna w odtworzeniu sekwencji rozpadu samolotu.

Wnioski

From the presented illustrative material and its analysis, the following conclusions can be drawn:

1. Very few components of electric system of the Tu-154M PLF 101 are visible on available photographs taken at the crash site.
2. Components of electric system such as main generators ГТ40ПЧ6, batteries 20HKБH-25-Y3 and d.c. motors Д-10 APY have not been damaged as a result of crash.
3. Some photographs show, that the components were moved at the crash site and it is difficult to identify the initial position of the rest of fallen objects from the Tu-154M, e.g., screw actuator of flaps and electromagnetic brake ТЭМ-4 as well batteries 20HKБH-25-Y3.
4. It is unknown, if original places of fall have been accurately recorded and described by investigators. Both official Russian report (MAK) and Polish report (KBWL) show coordinates of fragments at the crash site, but credibility of these reports is questionable.
5. It is unknown if the components of electric systems have been put apart for further detailed investigation and if any other investigations except visual inspection have been done. References [Ellis, Gieras, Wood and Sweginnis] discuss, how the components of electric system are to be investigated and analyzed after crash.

Z zaprezentowanego materiału i jego analizy można wyciągnąć następujące wnioski:

- 1. Bardzo niewiele komponentów instalacji elektrycznej samolotu Tu-154M PLF 101 jest widocznych na dostępnych fotografiach wykonanych na miejscu katastrofy.*
- 2. Fragmenty instalacji elektrycznej takie jak główny generator ГТ40ПЧ6, baterie 20HKBH-25-Y3 i silniki stałoprądowe Д-10 АРУ nie uległy zniszczeniu w wyniku katastrofy.*
- 3. Niektóre fotografie pokazują, że fragmenty instalacji elektrycznej były przemieszczane na miejscu katastrofy i w związku z tym trudno jest ustalić początkowe pozycje pozostałych szczątków Tu-154M, np. siłownika śrubowego kłap, hamulca elektromagnetycznego ТЭМ-4, jak również baterii 20HKBH-25-Y3.*
- 4. Nie wiadomo czy oryginalne miejsca upadku szczątków zostały dokładnie zarejestrowane i opisane przez badających miejsce katastrofy. Oba oficjalne raporty tj. rosyjski (MAK) i polski (KBWLLP) pokazują współrzędne szczątków na miejscu katastrofy, ale wiarygodność tych raportów jest wątpliwa.*
- 5. Nie wiadomo czy elementy instalacji elektrycznej zostały rozdzielone w celu przeprowadzenia dalszych szczegółowych badań i czy zostały przeprowadzone jakiegokolwiek inne badania poza inspekcją wzrokową. W referencjach [Ellis, Gieras, Wood and Sweginnis] przedyskutowano w jaki sposób elementy instalacji elektrycznej mają być badane i analizowane po katastrofie.*

O KŁOPOTACH Z IDENTYFIKACJĄ ODGŁOSÓW I ODCZYTEM WYPOWIEDZI

Anna Gruszczyńska-Ziółkowska

Instytut Muzykologii, Uniwersytet Warszawski

Streszczenie

Transkrypcje zapisu zdarzeń z rejestratora głosowego MARS-BM są zróżnicowane, niejednokrotnie odbiegają też od tego, co zostało upublicznione jako materiał dźwiękowy (przez MAK i Komisję Millera). Najistotniejsze są rozbieżności w odczycie treści wypowiedzi, szczególnie tych, które padają w ostatnich chwilach nagrania. Przykład – publicznie Miller mówi (i pokazuje planszę z napisem) „odległość 10”, a minutę potem prezentuje fragment nagrania, w którym słychać „9”. Niektóre wypowiedzi są w wysokim stopniu zniekształcone, trudno jest bezwzględnie akceptować odczyt. Przykład – wątpliwość co do lokalizacji w nagraniu komunikatu dotyczącego zniżania: „60”. Kłopoty sprawiają także różnorodne odgłosy. Podejmę próbę klasyfikacji niektórych dźwięków, odnotowanych jako „niezidentyfikowane odgłosy”, a występujących w końcowej fazie nagrania.

Wnioski

1. Przyczyną różnic w transkrypcjach może być intencja odczytującego.
2. Należy wnioskować o ponowne odczyty wypowiedzi, których transkrypcje budzą wątpliwości (tym bardziej, że pozyskano nowe kopie nagrań).
3. Należy apelować o usystematyzowanie „niezidentyfikowanych odgłosów”, a następnie podjęcie prób określenia ich źródła.

DRGANIA WŁASNE SAMOLOTU Tu-154M

Jan Błaszczyk
(na emeryturze)

Wydział Mechatroniki i Lotnictwa, WAT

Streszczenie

1. Zbudowano dynamiczny, bryłowo-belkowy model samolotu.
2. Skrzydła i usterzenie zamodelowano belkami wykonującymi drgania giętno-skrętne.
3. Kadłub przyjęto jako układ belek (część nosowa i środkowa) i brył sztywnych.
4. Podano równania odkształcalnych zespołów i brył sztywnych oraz warunki w przekrojach połączeń i na swobodnych brzegach.
5. Wykonano analizy numeryczne drgań pierwszych pięciu częstości i postaci widma.

Wnioski

- Zaproponowany dynamiczny model samolotu jest dobrym przybliżeniem rzeczywistej konstrukcji,
- Wyznaczone widmo jest zgodne z danymi statystycznymi dla samolotu tej klasy.

CFD ASSESSMENT OF AERODYNAMIC DEGRADATION OF A Tu-154M PLANE DUE TO WING DAMAGE

OSZACOWANIE METODĄ CFD DEGRADACJI AERODYNAMICZNEJ SAMOLOTU Tu-154M PO ZNISZCZENIU SKRZYDŁA

Glenn Arthur Jørgensen

Fluid Mechanics, Denmark's Technical University

Streszczenie

This work determines the aerodynamical forces and moments of a Tu-154M plane exposed to a left wing loss of 5.5 m and 10 m respectively with and without pilot interaction using a validated CFD technique and detailed 3D model of the Tu-154M plane in landing configuration. The results show significantly less loss of lifting power associated with the 5.5 m wing loss than claimed by Kowaleczko.

The results of this work are important in understanding the case of the crash of the presidential plane in Smolensk 2010.

W pracy określono aerodynamiczne siły i momenty działające na samolot Tu-154M po utracie fragmentu lewego skrzydła o długości 5,5 m lub 10 m oraz uwzględniając reakcję pilota lub jej brak, wykorzystując uaktualnioną technikę CFD dla dokładnego trójwymiarowego modelu samolotu Tu-154M w konfiguracji lądowania. Otrzymane wyniki pokazują znacząco mniejszy spadek siły nośnej, wynikający z utraty 5,5 m skrzydła, niż postulował Kowaleczko.

Wyniki niniejszej pracy są istotne dla zrozumienia okoliczności wypadku prezydenckiego samolotu pod Smoleńskiem w 2010 roku.

Wnioski

Loss of lifting power and resulting moment of roll are significantly lower than claimed in earlier work by Kowaleczko. This further supports the theory of additional wing loss as presented by the author at the Smolensk Conference 2013.

Utrata siły nośnej i powstały moment obrotowy są znacząco mniejsze niż podawane we wcześniejszej pracy przez Kowaleczkę. Stanowi to kolejne potwierdzenie teorii o utracie kolejnego fragmentu skrzydła, prezentowanej przez autora na Konferencji Smoleńskiej w 2013 roku.

**RECONSTRUCTION OF TRAJECTORIES OF Tu-154M IN SMOLENSK
DURING LAST SECONDS OF FLIGHT BASED ON NEWEST CFD DATA
AND GROUND TRACE ANALYSIS**

**REKONSTRUKCJA TRAJEKTORII SAMOLOTU Tu-154M W SMOLEŃSKU
W CZASIE OSTATNICH SEKUND LOTU W OPARCIU O NAJNOWSZE DANE CFD
ORAZ ANALIZĘ ŚLADÓW NA ZIEMI**

Glenn Arthur Jørgensen

Fluid Mechanics, Denmarks Technical University

Streszczenie

Based on the kinematic model presented at the previous Smolensk Conference and the present data from the newest CFD work the final trajectories of the plane are found. Together with the ground trace analysis the initial breakup of the plane at the crash site is sketched. The ground trace analysis is a pure geometrical method and very different in nature from the aerodynamical analysis, but both lead to the same results and conclusions.

W oparciu o model kinematyczny przedstawiony na poprzedniej Konferencji Smoleńskiej oraz dane z najnowszych obliczeń metodą CFD, wyznaczono ostateczne trajektorie samolotu. Na podstawie analizy śladów na ziemi określono początkowy etap rozpadu samolotu na miejscu katastrofy. Analiza śladów na ziemi jest metodą czysto geometryczną i zasadniczo różni się od analizy aerodynamicznej, ale obie prowadzą do tych samych wyników i wniosków.

Wnioski

The official explanation based on a 5.5 m wing loss is shown to be even further away from any physical possibility than earlier stated. The aerodynamical analysis point towards an initial wing loss earlier than the birch tree. The ground trace analysis points towards a major break up of the plane just above the ground of the crash site.

Oficjalne wyjaśnienie, bazujące na utracie 5,5 m skrzydła, ma jeszcze mniejsze prawdopodobieństwo zajścia niż wcześniej uważano. Analiza aerodynamiczna wskazuje na początkową utratę fragmentu skrzydła jeszcze przed brzozą. Analiza śladów na ziemi wskazuje, że zasadniczy etap rozpadu samolotu nastąpił ponad wrakowiskiem.

ANALIZA UDERZENIA W BRZOZĘ LEWEGO SKRZYDŁA Z WYPUSZCZONYM SŁOTEM

Wiesław Binienda

The University of Akron

Streszczenie

Referat zademonstruje plastyczność duraluminium przy pomocy rezultatów badań Al 2024-T351 dla dużych prędkości obciążania. Wyniki badań zostały zastosowane dla nowego opisu numerycznego zachowania się duraluminium 2024-T351 w programie LS-DYNA3D dla elementów typu 3D i 2D jako MAT224. Zastosowanie tego opisu jest zweryfikowane eksperymentem struktury cienkościennej z materiału poszycia skrzydła samolotu. Rezultaty symulacji tego eksperymentu z użyciem elementów 2D i 3D są porównane. Model samolotu Tu154M z wypuszczonymi slotami jest użyty do symulacji uderzenia lewym skrzydłem w model brzozy. Duraluminium jest modelowane za pomocą MAT224 z elementami 2D (Shell). Odształcenia krawędzi przedniej są porównane z brakiem takich odształceń na zdjęciach końcówki skrzydła. Brak odształceń krawędzi przedniej od nacisku pnia drzewa wskazuje na inny charakter zniszczenia.

Wnioski

Duraluminium jest materiałem wysoce plastycznym.

Eksperymenty „Hopkinson Bar Punch” potwierdzają plastyczność duraluminium nawet przy bardzo dużych prędkościach odształcenia.

MAT224 używa eksperymentalnie wyznaczonych charakterystyk odształcenia i pęknięcia duraluminium.

Weryfikacja symulacji z użyciem MAT224 2D struktury cienkościennej dokładnie odzwierciedla zachowanie się duraluminium.

Symulacja uderzenia przez samolot Tu-154M lewym skrzydłem z wypuszczonym slotem w brzozę pokazuje że:

- ▶ Brzoza powinna zostać przecięta przez skrzydło i powinna upaść równolegle do lotu samolotu.
- ▶ Odształcenia krawędzi przedniej końcówki skrzydła Tu-154M nie odpowiadają obliczonym odształceniom w symulacji uderzenia skrzydła w drzewo z prędkością 80 m/s.
- ▶ Brak dużych odształceń poszycia skrzydła wskazuje na odcięcie końcówki wskutek eksplozji w skrzydle.

UWAGI O OPINII CENTRALNEGO LABORATORIUM KRYMINALISTYCZNEGO POLICJI W SPRAWIE BADAŃ FIZYKOCHEMICZNYCH MATERIAŁU DOWODOWEGO Z KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

Krystyna Kamieńska-Trela, Sławomir Szymański

Streszczenie

Na żądanie Naczelnej Prokuratury Wojskowej, Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji (CLKP) przeprowadziło badania fizykochemiczne materiału dowodowego związanego z Katastrofą Smoleńską, na obecność śladów materiałów wybuchowych i produktów ich rozkładu. CLKP śladów takich nie wykryło. Autorzy niniejszego referatu, specjaliści w zakresie nauk chemicznych, poproszeni przez grupę Rodzin Ofiar Katastrofy o ocenę raportu CLKP stwierdzili, że zawiera on liczne nieścisłości i błędy metodologiczne, nie odpowiada również podstawowym standardom badań analitycznych. W treści referatu obserwacje te zostaną przedstawione w szczególności. W ich świetle konkluzje raportu CLKP na temat nieobecności materiałów wybuchowych w badanym materiale dowodowym tracą podstawę.

Wnioski

Dane otrzymane przez CLKP w żadnym razie nie upoważniały autorów raportu do kategorycznego stwierdzenia, że na pokładzie samolotu Tu-154M nie było środków wybuchowych. Przeciwnie, według oceny autorów niniejszego referatu kwestia obecności tego typu materiałów pozostaje otwarta i wymaga dalszych intensywnych badań.

OCENA PRAWIDŁOWOŚCI OFICJALNEGO BADANIA KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

Bogdan Gajewski

Blue Sky Consulting Ltd., Ottawa

Streszczenie

Analiza obu raportów, MAK i Millera, wykazuje podstawowe sprzeczności w prowadzeniu prawidłowego badania wypadku lotniczego. Ważnym zagadnieniem jest celowe fałszowanie materiałów dowodowych, brak koniecznych badań laboratoryjnych, przemilczanie ważnych aspektów związanych z udokumentowaniem postawionych tez oraz niefrasobliwością w planowaniu procesu wyjaśniania okoliczności katastrofy.

Artykuł udowadnia błędny wniosek raportu MAK, mówiący o „Controlled Flight Into Terrain”. W rzeczywistości ten wypadek powinien być sklasyfikowany jako „Uncontrolled Flight Into Terrain”, co zmienia klasyfikację przyczyny wypadku oraz zaprzecza winie pilota jako sprawcy wypadku.

Wnioski

Wniosek końcowy artykułu zawiera się w stwierdzeniu, że udowodniono celowe działanie przedstawicieli administracji państwowej w celu przedstawienia fałszywego przebiegu wydarzeń prowadzących do katastrofy oraz wprowadzania fałszywych danych w przebieg jej procesu badawczego.

WŁAŚCIWOŚCI BRZOZY I JEJ ZŁAMANIA

Chris Cieszewski

Streszczenie

Jest to ogólna dyskusja na temat dochodzenia w sprawie złamania brzozy smoleńskiej i jego następstw z punktu widzenia badacza i zewnętrznego obserwatora.

Wnioski

1. Sprawa złamania brzozy, choć banalna merytorycznie, w konsekwencjach okazała się jednym z najważniejszych osiągnięć w badaniu Katastrofy Smoleńskiej, w ujawnieniu mechanizmów koordynacji działań służb specjalnych i instytucji państwowych z polskimi mediami głównego obiegu w organizacji dezinformacji i publicznych represji niezależnych naukowców.
2. Początkowe ustalenie położenia brzozy zawierało błąd w stosunku do stojącego pnia wynoszący 6 m, a do leżącego pnia – 4 m, choć źródło tego błędu jest ciągle nieznane.
3. Niezależnie od powyższych błędów w ustaleniu pozycji drzewa zdjęcia satelitarne potwierdzają wnioski oparte na fizjologii brzozy brodawkowatej i wskazują, że musiała ona być złamana na długo przed 10 kwietnia 2010.

AN ENGINEER'S VIEW ON HOW THE SMOLENSK CRASH COULD TAKE PLACE

JAKI PRZEBIEG MOGŁA MIEĆ KATASTROFA SMOLEŃSKA – SPOJRZENIE INŻYNIERA

Glenn Arthur Jørgensen

Fluid Mechanics, Denmark's Technical University

Streszczenie

Several independent studies very different in nature all point towards the same conclusion, that the wing of the Tu-154M that crashed in Smolensk in 2010 never was cut by the birch tree, but instead the plane was about 30 m above the ground of this. Nevertheless the wing tip was separated from the rest of the plane about 340 m – 400 m prior to the crash site, e.g. the evidence points towards the plane losing its wing tip in free air space with no obstacles. A plane losing its wing unmotivated in free air space has never earlier been reported to happen on any of the commercial airplanes including all the built Tu-154 planes. This points towards a provoked rather than unmotivated separation.

This work describes some of the required steps and elements if the Smolensk crash was not an accident, but intended to look so. The work takes a closer look at some of the details of the events, black box data, broken parts and aerodynamical data and presents some thoughts and field data/demonstrations on the why and how as seen from an engineer's perspective.

Kilka przeprowadzonych dotychczas badań, mających różną naturę, prowadzi do tego samego wniosku, że skrzydło samolotu Tu-154M, który w 2010 roku uległ katastrofie pod Smoleńskiem, nie było ucięte przez pień brzozy, bowiem samolot przeleciał około 30 m nad gruntem w miejscu, gdzie stała brzoza. Jednakże końcówka skrzydła została oddzielona od reszty samolotu ok. 340 m – 400 m przed miejscem katastrofy, a więc materiał dowodowy wskazuje, że utrata czubka skrzydła przez samolot miała miejsce w wolnej przestrzeni, bez kontaktu z jakąkolwiek przeszkodą. Nigdy wcześniej nie doniesiono o samoistnej utracie skrzydła przez jakikolwiek samolot cywilny, w tym Tu-154. To wskazuje raczej na wymuszone niż samoistne oddzielenie skrzydła.

Niniejsza praca definiuje niektóre konieczne działania, aby – jeśli katastrofa smoleńska nie była wypadkiem – sprawiała takie wrażenie. Rzuca ona pełniejsze światło na niektóre szczegóły wydarzeń, dane z czarnych skrzynek, uszkodzone części oraz dane aerodynamiczne i prezentuje pewne przemyślenia na temat tych problemów z perspektywy inżynierskiej.

Wnioski

If the goal is to design a crash as the one in Smolensk 2010 and have this to look like an accident, then there seems to be many similarities to what would be required for this and what actually happened.

Jeśli celem byłoby zaprojektowanie katastrofy jak ta, która miała miejsce w Smoleńsku w 2010 roku, tak aby wyglądała na wypadek, to wydaje się, że istnieje dużo podobieństw pomiędzy tym, co byłoby potrzebne dla osiągnięcia takiego celu i tym, co się rzeczywiście wydarzyło.

KLASYFIKACJA I DYSPERSJA SZCZĄTKÓW Tu-154M Z PROSPEKCJI TERENOWEJ W SMOLEŃSKU

Jacek Jabczyński

Streszczenie

Zakres analizy obejmuje dane z prospekcji terenowej przeprowadzonej przez zespół archeologów w Smoleńsku po zdarzeniu lotniczym, podczas którego zniszczeniu uległ polski samolot Tu-154M z 96 osobami na pokładzie. Analiza jest rozszerzeniem badania nad szczątkami, dokonany przez archeologów. Obejmuje rozszerzoną i zmienioną klasyfikację szczątków, oraz ich dyspersję na miejscu badań terenowych, a także zawiera opracowanie statystyczne. Wynikiem analizy są nowe informacje o położeniu i rozkładzie powierzchniowym szczątków w określonych, nowych grupach, oraz nowe wnioski dotyczące możliwych czynników powodujących fragmentację i rozrzut szczątków na obszarze objętym prospekcją terenową ze szczególnym uwzględnieniem bardzo drobnej fragmentacji kadłuba samolotu i rozkładem powierzchniowym.

Wnioski

1. Drobna fragmentacja jest najczęściej występującym typem zniszczenia.
2. Przeważająca ilość szczątków znalezionych na miejscu zdarzenia to fragmenty termoizolacji oraz elementów wnętrza kadłuba o znacznym stopniu rozdrobnienia.
3. Wśród znalezionych fragmentów samolotu znajdują się fragmenty z wnętrza samolotu stanowiące jego konstrukcję wewnętrzną, zlokalizowane prawie równoległe do miejsca pierwszego kontaktu z ziemią (wg Raportu KBWL), poza obszarem zniszczeń powierzchni gruntu i roślinności.
4. Na obszarze badań terenowych znalezione zostały szczątki noszące ślady działania ognia – poza obszarami wytypowanymi w Raporcie KBWL – w tym, w rejonie odnalezienia rejestratorów pokładowych.
5. Strefa zalegania szczątków jest większa niż wynika to z oficjalnych raportów Komisji Lotniczych (MAK, KBWL).

PRÓBA SFORMUŁOWANIA ALTERNATYWNYCH HIPOTEZ ZDARZEŃ PONIŻEJ MINIMALNEJ WYSOKOŚCI ZNIŻANIA NA PODSTAWIE ZAPISÓW REJESTRATORÓW PARAMETRÓW LOTU

Marek Dąbrowski

Streszczenie

Praca zawiera sformułowanie hipotez możliwych wydarzeń poniżej minimalnej wysokości zniżania, alternatywnych do hipotezy KBWLLP, w całości opartych na zapisach ATM QAR, zgodnych z wypowiedziami świadków i śladami materialnymi (szczątkami samolotu). Pokazano, że jest możliwy ciąg zdarzeń bezpośrednio prowadzących do katastrofy, a nierejestrowanych przez FDR. Wskazano słabe punkty hipotezy KBWLLP w aspekcie psychologicznym i sprzętowym. Pokazano, że zniszczenia dużej części skrzydła, znacznie większej niż w oficjalnych scenariuszach, powodujące gwałtowny obrót samolotu nie są zapisywane przez rejestratory parametrów lotu pod warunkiem, że dotyczą wyłącznie skrzydła lewego.

Wnioski

1. Hipoteza psychologiczna i rekonstrukcja działań załogi, opracowane przez KBWLLP są nieprawdopodobne i niezgodne z wiedzą fachową z dziedziny eksploatacji samolotu Tu-154M, opisaną w rosyjskiej i polskiej IUL oraz posiadaną przez odpowiednią część personelu latającego 36. spl. Opracowanie KBWLLP zawiera elementarne błędy i przemilczenia w opisie możliwości awioniki samolotu i jest w tym zakresie tendencyjne, we fragmentach niewiarygodne i wewnętrznie sprzeczne. W związku z powyższym niezbędne jest opracowanie przez kompetentnych badaczy niezależnych i bardziej prawdopodobnych, niż tych autorstwa KBWLLP, hipotez, bazujących na faktach, a nie ignorujących je.

2. Kluczowe, opisane awarie sprzętu, jak:

- brak możliwości odłączenia ABSU za pomocą przycisku **ODŁĄCZENIE AP**,
- czasowa konieczność użycia nieproporcjonalnie dużej siły do poruszenia wolantu,
- zniszczenia dużej części lewego skrzydła w zakresie prowadzącym do niekontrolowanego obrotu maszyny (m.in. utrata końcówki skrzydła z lotką, zniszczenie lub deformacje slotów, noska i poszycia na dużej powierzchni skrzydła doczepnego, z czasowym zachowaniem tylnej części płata z interceptorami i spoilerem),

są niemożliwe do zidentyfikowania co do czasu i miejsca wystąpienia w samych zapisach FDR, które nie rejestrują stanu wyżej wymienionych elementów i układów. Na dzień opracowania niniejszego referatu nie można ich wykluczyć na podstawie zapisów CVR.

Oznacza to, że samolot mógł znaleźć się wbrew woli i pomimo przeciwdziałania załogi na małej wysokości bez żadnych symptomów awarii, zapisanych przez FDR. Wypowiedź jednego z członków załogi, która mogła okazać się istotna dla rekonstrukcji zdarzeń, została przez komisje państwowe zignorowana.

3. Samolot mógł obrócić się w sposób niemożliwy do opanowania **bez żadnych pozostawionych w FDR śladów** wskazujących na problemy z przednią i środkową częścią skrzydła na dużej powierzchni, znacznie przekraczającej powierzchnię oderwanej końcówki, **pod warunkiem, że byłby to obrót w lewo.**

Konieczne jest ponowne sformułowanie przez kompetentne organy nowej hipotezy najbardziej prawdopodobnych działań załogi samolotu Tu-154M „101” w końcówce podejścia i przy odejściu na drugi krąg, a także przyczyn katastrofy.

WNIOSKI NA PODSTAWIE MEDYCZNYCH INFORMACJI ZE ŹRÓDEŁ ROSYJSKICH

Andreas Wielgosz

Department of Medicine, University of Ottawa

Streszczenie

Całościowe badania medyczne ofiar mogą rzucić światło na naturę wypadku samolotu i takie badania są przeprowadzane rutynowo. Również psychologiczne cechy jak i zachowanie załogi tworzą ważną część oceny wypadku. Zbadaliśmy angielskie tłumaczenie raportu MAK odnośnie rozbicia samolotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. w Smoleńsku.

Po analizie nielicznych a zarazem powierzchownych medycznych opisów, można wywnioskować, że badania medyczne nie były prawidłowo wykonane ani opisane. Rutynowe prześwietlenia rentgenowskie całego ciała nie zostały wykonane; jedynie nieliczne dolne kończyny zostały prześwietlone. Sekcje ciał nie zostały dokładnie przeprowadzone oraz brakowało korelacji między stanem ciał a stanem poszczególnych siedzeń.

Hipoteza wybuchu nie może być ani potwierdzona ani wykluczona na podstawie informacji zawartych w raporcie. Ważne odpowiednie analizy nie zostały wykonane lub opisane. Podwyższone poziomy karboksyhemoglobiny u niektórych ofiar sugerują, że niektórzy mogli przeżyć katastrofę, czego można byłoby się spodziewać, jeśli wypadek miałby miejsce na niedużej wysokości. Na jednym zdjęciu o wysokiej rozdzielczości (niezamieszczonym w ww. raporcie) są oznaki mocno sugerujące, że ofiara katastrofy otrzymała strzał kulą w głowę, co wymaga potwierdzenia.

Wnioski

Okoliczności katastrofy, nierozwiązane zagadnienia jak i pytania pozostające bez odpowiedzi, domagają się ponownego badania ciał ofiar, tym razem przez międzynarodową komisję ekspertów.

SOCJOTECHNIKA ZASTOSOWANA DO TRAGEDII SMOLEŃSKIEJ

Maria Szonert Binienda

Libra Institute, Inc.

Streszczenie

- Współczesne strategie psychologiczne zostaną przedyskutowane;
- Infrastruktura socjotechniczna zostanie omówiona;
- Narzędzia socjotechniki zastosowane w kontekście tragedii smoleńskiej zostaną przeanalizowane.

Wnioski

- Śmierć Polskiej Elity Państwowej nad Smoleńskiem była poprzedzona wyrefinowaną i zakrojoną na szeroką skalę kampanią socjotechniczną, która spowodowała obniżenie prestiżu i pozycji Prezydenta Lecha Kaczyńskiego.
- Intensyfikacja środków socjotechnicznych nastąpiła po tragedii smoleńskiej w celu zapewnienia akceptacji społecznej oficjalnej wersji wydarzeń oraz zdyskredytowania i zablokowania wszelkich prób dochodzenia prawdy i podważania oficjalnej wersji.

DOPUSZCZALNOŚĆ, ZASADNOŚĆ I SKUTKI KORZYSTANIA Z MIĘDZYNARODOWEJ POMOCY PRAWNEJ W SPRAWACH KARNYCH W WYBRANYCH ASPEKTACH ŚLEDZTWA W SPRAWIE USTALENIA PRZYCZYN KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

Piotr Pszczółkowski

Okręgowa Rada Adwokacka, Łódź

Streszczenie

Konieczność korzystania przez polskie organy ścigania z międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych jest jednym ze skutków przyjęcia przez polską administrację rządową sprzecznego z polskim prawem porządku prawnego badania katastrofy smoleńskiej. W możliwych do samodzielnego zrealizowania w Polsce czynnościach śledztwa budzi wątpliwości zarówno formalna dopuszczalność jak i merytoryczna zasadność korzystania z międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych. Tuż po katastrofie polskie organy ścigania nie wykorzystały możliwości udziału i kontrolowania przebiegu rosyjskich czynności śledczych – oględzin miejsca zdarzenia, oględzin i sekcji zwłok. Nie wykonano samodzielnych czynności procesowych w Polsce – oględzin, otwarcia i identyfikacji zwłok, nie pobrano próbek do niezbędnych w śledztwie badań. Korzystanie przez polską prokuraturę z ustaleń państwa obcego w ramach międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych, w zakresie czynności procesowych, w jakim możliwe było ich wykonanie we własnym zakresie, jest nieuprawnionym odstępstwem od podstawowego zadania polskiego procesu karnego, jakim jest ustalenie prawdy materialnej.

Wnioski

- a. Przyjęcie przez polską administrację rządową sprzecznego z prawem polskim i umową międzynarodową porządku prawnego badania katastrofy smoleńskiej spowodowało w bardzo szerokim zakresie recypowanie do polskiego śledztwa rosyjskich ustaleń śledztwa Komitetu Śledczego Federacji Rosyjskiej.
- b. Prokuratura polska w pierwszych dniach po katastrofie odstąpiła od udziału w kluczowych czynnościach śledztwa Komitetu Śledczego Federacji Rosyjskiej, oraz nie przeprowadziła także istotnych czynności śledczych w Polsce, mimo posiadania zarówno możliwości jak i obowiązku ich wykonania.
- c. Prokuratura polska w pierwszych dniach po katastrofie wbrew naczelnym zasadom polskiej procedury karnej, własnemu regulaminowi urzędowania i interesowi śledztwa zastąpiła własne możliwe do przeprowadzenia czynności procesowe ustaleniami Federacji Rosyjskiej, których nie posiadała. Zastąpiła swoje działania oczekiwaniem na wypełnienie obietnicy państwa obcego przekazania ustaleń tego państwa na potrzeby polskiego śledztwa.
- d. Korzystanie przez polską prokuraturę z ustaleń państwa obcego w ramach międzynarodowej pomocy prawnej w sprawach karnych, w zakresie czynności procesowych, w jakim możliwe było ich wykonanie we własnym zakresie, jest nieuprawnionym odstępstwem od podstawowego zadania polskiego procesu karnego, jakim jest ustalenie prawdy materialnej.

WIARYGODNOŚĆ DOKUMENTACJI SĄDOWO-LEKARSKIEJ NA TLE PROTOKOŁÓW SEKCYJNYCH OFIAR KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

Grażyna Przybylska Wendt

Streszczenie

Wstępna analiza dostępnej dokumentacji lekarskiej sporządzonej w Moskwie, a dotyczącej Ofiar Katastrofy Smoleńskiej. Jej celem jest ocena rzetelności i wiarygodności opisów obrażeń ciał Ofiar Katastrofy, poczynionych przez rosyjskie zespoły medyczne, co do których Rodziny Ofiar i ich Pełnomocnicy mają szereg zastrzeżeń. Opracowanie tematu ma posłużyć wyciągnięciu wniosków co do sytuacji, w jakiej znaleźli się pasażerowie podczas i po katastrofie samolotu Tu-154M w dniu 10.04.2010 r. na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku.

Wnioski

- 1. Oceniana przez biegłą dostępną dokumentacja lekarska 11-tu Ofiar Katastrofy Smoleńskiej sporządzona w Moskwie w postaci protokołów sekcyjnych wykazuje:**
 - a) chaotyczną formę opisów dotyczących poszczególnych części ciała i obrażeń u Ofiar;
 - b) szereg błędów, nieścisłości i sprzeczności w określeniach stwierdzanych obrażeń;
 - c) brak u wielu Ofiar opisu znamion śmierci (co uniemożliwiło określenie czasu zgonu);
 - d) brak opisów cech charakterystycznych na powłokach zewnętrznych;
 - e) w kilku przypadkach opis nie istniejących narządów (usuniętych operacyjnie za życia);
 - f) nieadekwatne do stanu rzeczywistego opisy odzieży;
 - g) nieprawidłowości w postępowaniu sekcyjnym;
 - h) znaczne rozbieżności i przekłamania w tłumaczeniach z j. rosyjskiego na j. polski.
- 2. Analiza dostępnych protokołów sekcyjnych** sporządzonych w Moskwie z uwagi na powyższe, ogólnie budzi zastrzeżenia co do ich wiarygodności.
- 3. Opinie poekshumacyjne** pięciu spośród ww. analizowanych spraw, wydane na podstawie zmian stwierdzonych u Ofiar przez zespoły naukowe polskiej placówki akademickiej podczas wtórnych sekcji, wydają się być wiarygodne jedynie w tych częściach, które pokrywają się w całości z opisami takich samych zmian w rosyjskich dokumentach. Wiarygodność co do treści pozostałych części protokołów budzi wątpliwości.
- 4. W audytach** sporządzonych w polskiej placówce akademickiej na podstawie czterech rosyjskich protokołów sądowo-lekarskich, audytujący biegli, mimo że wzięli pod uwagę wymienione w pkt. 1 nieprawidłowości istniejące w tych dokumentach, nie podważyli zasadności wydanych w Moskwie opinii i wniosków posekcyjnych. Ocenę wiarygodności tych dokumentów pozostawili poza swoimi kompetencjami.

ASPEKTY PRAWNE KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ – PROBLEMY WYBRANE

Natalia Wojtanowska

Wydział Studiów Międzynarodowych i Politycznych, Uniwersytet Jagielloński

Streszczenie

Analiza wydarzeń smoleńskich w ujęciu prawnym jako rzetelna rozprawa naukowa o stanie polskiej praworządności, nadrzędności interesu państwowego oraz zderzeniu dwóch reżimów prawnych (polskiego i rosyjskiego) w świetle prawa międzynarodowego.

Metoda: ukazanie w kontekście porównawczym obowiązujących procedur postępowania, a realnie wówczas zastosowanych w związku z organizacją wizyty zagranicznej Prezydenta RP i katastrofą lotniczą.

Analiza działalności organów państwowych i jednostek odpowiedzialnych za prawidłowe przygotowanie wizyty zagranicznej Prezydenta RP w świetle obowiązujących procedur kancelaryjnych i zasad protokolarnych.

Łamanie prawa i zaniechania strony polskiej – Memorandum Jerzego Millera.

Aktywność konsularna w zakresie transgranicznego transportu zwłok.

Nielegalne przejęcie władzy przez Bronisława Komorowskiego – delikt konstytucyjny.

Wnioski

1. Niezapewnienie bezpieczeństwa pasażerów Tu-154M było spowodowane biernością odpowiednich organów państwowych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom i podejmowania środków prewencyjnych oraz chaosem kompetencyjnym i brakiem spójnych ram ustawodawczo-administracyjnych.
2. W obliczu bezprecedensowej katastrofy organy państwowe nie podjęły środków nadzwyczajnych, a nawet nie wywiązały się ze swoich konstytucyjnych obowiązków.

DOKUMENT KOŃCOWY II KONFERENCJI SMOLEŃSKIEJ



**II KONFERENCJA
SMOLEŃSKA
21-22.10.2013**

Do członków Senatu (uczelni.....).

Szanowni Senatorowie,

II Konferencja Smoleńska, która odbyła się w Warszawie w dniach 21 i 22 października br. postawiła sobie jako cel „*stworzenie forum dla przedstawienia interdyscyplinarnych badań dotyczących zagadnień technicznych, medycznych, socjologicznych i prawnych Katastrofy Smoleńskiej*”. Cel ten w pełni został osiągnięty, a zakończone obrady dały świadectwo aktualnego stanu naukowego rozpoznania tragicz-

nego wydarzenia, w którym w dniu 10.04.2010 zginął Prezydent Rzeczypospolitej wraz z 95 towarzyszącymi mu osobami.

Konferencja nie tylko osiągnęła założony cel, lecz również odniosła sukces na innych polach. Stała się świadectwem możliwości integracyjnych i badawczych środowiska naukowego. Bez jakiegokolwiek pomocy organizacyjnej lub finansowej oficjalnych instytucji stu kilkudziesięciu profesorów z 5 krajów potrafiło połączyć swe wysiłki dla wspólnego celu badawczego i udowodniło, że nawet przy braku dostępu do zasadniczych dowodów materialnych w postaci wraku, możliwy jest postęp w dochodzeniu do prawdy o okolicznościach Katastrofy Smoleńskiej.

Podstawowym założeniem organizacyjnym Konferencji była całkowita jej otwartość i jawność. Zaproszenia do udziału w Konferencji zostały rozesłane do wszystkich wydziałów wszystkich uczelni akademickich, do wszystkich instytutów i jednostek naukowych na terenie Polski, zarówno państwowych jak i prywatnych, jeśli tylko w kręgu ich zainteresowania leżała dowolna z nauk objętych zakresem Konferencji. Dodatkowo zaproszenie umieszczone zostało na stronie internetowej. W wyniku tej akcji napłynęło na Konferencję blisko 50 referatów. Do bezpośrednich obrad Komitet Naukowy dopuścił 38 referatów reprezentujących cały wachlarz współczesnych dziedzin nauki - 23 referaty z nauk technicznych, 3 z medycznych, 6 z socjologicznych i 6 referatów z nauk prawnych. Dla zapewnienia jawności obrad i uniemożliwienia manipulacji medialnej, obrady w całości były transmitowane na żywo poprzez Internet. Dzięki tej transmisji obradom przysłuchiwało się nie tylko 220 uczestników obecnych na sali, lecz również wielka rzesza internautów. Obrady był retransmitowane przez kilka telewizji internetowych, a szacunkowa liczba oglądających je internautów wyniosła 200 tys. Czyni to z II Konferencji Smoleńskiej ewenement na skalę światową.

II Konferencja Smoleńska przeanalizowała techniczne, medyczne, socjologiczne i prawne aspekty Katastrofy Smoleńskiej. Kilkadziesiąt przedstawionych referatów ukazuje łącznie aktualny stan naszej wiedzy odnośnie do przebiegu Katastrofy Smoleńskiej. Ukazuje też zakres dalszych badań, jakie są niezbędne dla pełnego wyjaśnienia przebiegu tej wielkiej narodowej tragedii. Obraz, jaki się

wyłania z przedstawionych prac dowodzi jednoznacznie, że hipoteza jakoby w dniu 10.04.2010 samolot Tu-154 w Smoleńsku stracił kawałek skrzydła w wyniku uderzenia w brzozę, a następnie rozbił się doszczętnie w wyniku uderzenia w grunt (*katastrofa typu 1A*) – ta hipoteza jest całkowicie fałszywa. Istnieją niepodważalne dowody, że samolot rozpadł się w powietrzu, a na ziemię spadły oddzielne jego szczątki (*katastrofa typu 2B*). Powierzchnia ziemi stanowi swoistą księgę, na której zapisany jest przebieg katastrofy. Wygląd szczątków samolotu oraz ich rozłożenie na powierzchni ziemi i przeszkodach terenowych są udokumentowane na tysiącach zdjęć i filmów wykonanych przez wielu niezależnych operatorów. Ta ogromna dokumentacja zarówno w całości jak i w szczegółach dowodzi, że powszechnie znane prawa fizyki wykluczają możliwość przebiegu wypadków przedstawionego w raportach MAK i Komisji Millera. Nawet dla osób całkowicie pozbawionych wiedzy z dziedziny mechaniki jest oczywiste, że kadłub samolotu spoczywający na lotnisku w Smoleńsku został rozerwany, a nie zgnieciony.

Szanowni Senatorowie,

W sytuacji usilnie propagowanej fałszywej wersji co do mechaniki zniszczenia samolotu w Katastrofie Smoleńskiej zwracamy się do Was jako pracowników nauki z apelem o zerwanie z postawą bierności wobec wpajania fałszu w dziedzinie, która jest właśnie nauki domeną. Wymaga tego uczciwość naukowa i odpowiedzialność za kształtowanie postaw młodzieży akademickiej. Apelujemy więc o podjęcie stosownych uchwał, które umożliwią pracownikom Waszej uczelni włączenie się do badań nad przebiegiem Katastrofy Smoleńskiej z zachowaniem wszystkich zasad obowiązujących w życiu naukowym.

Uważamy, że konieczne jest znalezienie środków na niezależne badania prowadzone w ramach uczelni i zachęcenie pracowników, aby w zakresie swych kompetencji zechcieli niezależnie przeanalizować poszczególne aspekty technicznej strony Katastrofy Smoleńskiej. Materiały Konferencyjne stanowiące dorobek I Konferencji Smoleńskiej znajdują się już w Waszej uczelnianej bibliotece, a także dostępne są na stronach internetowych <http://konferencjasmolenska.pl> i <http://smolenskrash.com>. Na stronach tych dostępna jest też relacja filmowa z całości obrad II Konferencji Smoleńskiej. Materiały te mogą posłużyć do krytycznej analizy dotychczasowego dorobku obu konferencji.

Chcemy jednak podkreślić, że nawet w sytuacji całkowitego braku środków niezbędne jest zorganizowanie seminariów naukowych umożliwiających taką analizę i ocenę przedstawionych w materiałach wyników, aby w społeczności akademickiej zerwać z poczuciem obojętności wobec największej powojennej tragedii w Kraju. Mamy przecież wszyscy świadomość, że w sytuacji żywego zainteresowania całego społeczeństwa okolicznościami Katastrofy Smoleńskiej, ta manifestacyjna obojętność ze strony oficjalnych instytucji akademickich nie przynosi im chwały, lecz napawa poczuciem wstydu wielu uczciwych ludzi.

Warszawa 22 października 2013 r.

Komitet Organizacyjny i Komitet Naukowy II Konferencji Smoleńskiej