

Dlaczego musiało dojść do Katastrofy Smoleńskiej

Raport Zespołu Ekspertów Niezależnych

<http://www.rp.pl/artukul/61991,639855-Dlaczego-musialo-dojsc-do-katastrofy.html>

Raport Zespołu Ekspertów Niezależnych nie jest polemiką z technicznymi ustaleniami specjalistów polskich lub rosyjskich. Przedstawiamy w nim fakty i wskazania, co należy zrobić, aby **zacząć odbudowywać rozbity system bezpieczeństwa Polski**.

Jako obywatele Rzeczypospolitej mamy prawo i obowiązek zabierać publicznie głos w sprawach ważnych dla naszego państwa. Jest to bowiem dobro wszystkich Polaków okupione przez lata trudem, krwią i potem wielu pokoleń naszych rodaków, których marzeniem i życzeniem było, by kraj ten był silny, profesjonalnie zarządzany i bezpieczny.

Niestety, poziom bezpieczeństwa jest sukcesywnie obniżany, a siły i środki na nie przeznaczane – marnotrawione. Zdjęci troską o losy naszej ojczyzny i przyszłych pokoleń Polaków przedstawiamy poniższy raport.

Transport lotniczy VIP-ów w profesjonalnie zarządzanych krajach

Problem transportu najważniejszych osób w państwie pozostaje nierozwiązany od wielu lat. Na to, jak istotna jest to kwestia z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, sojusznicy Polski zwracali nam uwagę już od pierwszych chwil po przełomie 1989 roku i odzyskanej wolności.

Już w 1990 r. rząd USA, w ramach wdzięczności za uratowanie oficerów CIA i DIA w Iraku, obok obniżenia o 20 miliardów dolarów długów Polski rozpoczął szkolenia kolejnych rządów RP w zakresie reagowania w sytuacjach kryzysowych (RSK) i zarządzania ryzykiem państwa (ZRP). Obecny minister obrony narodowej jeszcze jako wiceminister resortu odpowiedzialny za kontakty z NATO zapoznawany był z procedurami RSK i ZRP. W wielkich ćwiczeniach z tego zakresu, zorganizowanych w 1998 roku na terenie Polski przez USA, obok ówczesnego premiera Jerzego Buzka wzięli także udział najważniejsi z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa polscy ministrowie. Opracowano stosowne zalecenia i procedury, które miały być bezwzględnie stosowane. Wśród najważniejszych sugestii USA dla Polski jako przyszłego członka NATO było przygotowanie się do udzielania pomocy obywatelom polskim zagrożonym poza granicami kraju. Jako wzorzec przedstawiano nam działanie Izraela, który w 1976 roku dla ratowania swoich obywateli wysłał do Ugandy pięć samolotów Herkules C130 i dwa Boeing 707 (w jednym z nich był szpital, a w drugim stanowisko dowodzenia).

USA zadeklarowały, że przekażą nam nieodpłatnie cztery samoloty transportowe Herkules C130. Nie przyjęliśmy tego daru. Samoloty wzięła Rumunia, która aktualnie wyprzedza nas w zakresie kompatybilności swoich struktur wojskowych z NATO. Amerykanie przekonywali nas, że konieczny jest zakup nowoczesnych samolotów, które służyłyby w razie potrzeby ewakuacji obywateli, a na co dzień transportowały najważniejsze osoby w państwie. Regułą w NATO jest pilotowanie tych samolotów przez najlepszych, specjalnie do tego wybranych i stale szkolonych pilotów wojskowych. Bo tylko piloci wojskowi potrafią lądować na terenach konfliktów zbrojnych i obsługiwać utajnioną łączność zapewniającą najważniejszym osobom możliwość kierowania państwem nawet w czasie lotów. Samoloty takie służą również do natychmiastowej ewakuacji kierownictwa państwa na zapasowe stanowisko dowodzenia.

Kwestia transportu lotniczego VIP-ów w Polsce

W 2007 roku znając zalecenia NATO minister obrony narodowej Radosław Sikorski rozpoczął procedurę przygotowania do zakupu samolotów transportowych dla VIP-ów. Kontynuował ją i doprowadził do końca jego następca śp. Aleksander Szczygło.

Do zakupu samolotów jednak nie doszło. W 2009 r. tajną decyzją, bez podania powodów, zakup unieważnił minister Bogdan Klich. Gdy dziennikarze to odkryli, minister twierdził, że na samoloty dla VIP-ów nie było pieniędzy. Skąd zatem wzięły się środki, dokładnie 635 milionów zł, na 12 samolotów M-28 Bryza, które MON zakupiło bez przetargu? Pytany o to przez posłów minister Klich stwierdził jedynie, że po katastrofie samolotu CASA dowódcy muszą latać osobno! Minister nie pamiętał o tym przed wylotem do Smoleńska zwierzchników wszystkich rodzajów sił zbrojnych

Wojska Polskiego.

Dlaczego na przestrzeni tylu lat nasze władze nie były w stanie kupić samolotów dla VIP-ów? Eksperci twierdzą, że mogły w tym przeszkodzić podejrzone zobowiązania wobec producentów samolotów Embraer. Samoloty te z powodu zbyt krótkiego zasięgu (nie dolatują bez międzylądowania do USA i Afganistanu) nie spełniały wymogów przetargu. Tezę tę potwierdził także sam Bogdan Klich, po czym... wycarterował dwa samoloty Embraer dla VIP-ów! Według Zespołu Ekspertów Niezależnych sprawę tę powinna zbadać specjalna komisja sejmowa.

Okolicznością uniemożliwiającą zakup maszyn dla VIP-ów nie był brak środków. Przez lata bowiem topiono setki milionów złotych w kosztownych remontach awaryjnych samolotów TU-154. Podobnym przykładem trwonienia publicznych pieniędzy przez rządzących jest choćby zakup za 1 mld 200 mln zł samego tylko kadłuba korwety Marynarki Wojennej „Gawron” (nową, w pełni wyposażoną korwetę można kupić za 300 mln zł). Jak wiadomo, samoloty TU-154 ostatecznie zostały wycofane z eksploatacji przez wszystkie linie lotnicze, a od 1 lipca 2011 także przez Rosyjską Federalną Agencję Transportu Lotniczego!

WNIOSEK: Gdyby zostały zakupione nowoczesne samoloty do transportu VIP-ów, gdyby wokół przetargów na maszyny tego typu nie była prowadzona cyniczna, polityczna gra, do katastrofy smoleńskiej by nie doszło. Nowoczesne samoloty nawet w takiej mgie jak w Smoleńsku „widzą” kontur lotniska.

2008 – 2010. Najczarniejszy rozdział w historii polskiego lotnictwa wojskowego w czasie pokoju

Po katastrofie wojskowego samolotu CASA, w której zginęło prawie całe dowództwo naszego lotnictwa wojskowego, minister obrony narodowej nie wyciągnął wniosków! Co więcej, doprowadził do zapaści Wojska Polskiego i degradacji elitarnego 36. Pułku Specjalnego Lotnictwa. Współwinny temu jest premier Donald Tusk, który mimo informacji, jakie dostał od wojskowych, będąc w Afganistanie, a także od generała Waldemara Skrzypczaka i na piśmie od generała Sławomira Petelickiego (za pośrednictwem ministra Boniego), nie zdymisjonował Bogdana Klicha i nie nakazał wprowadzenia koniecznych reform w Siłach Zbrojnych! Wynikiem tego zaniechania była prawie identyczna katastrofa samolotu wojskowego Tu-154 M. Z tym że tym razem, po raz pierwszy w historii wojskowości, zginęło całe dowództwo Wojska Polskiego wraz ze zwierzchnikiem sił zbrojnych – prezydentem RP – na czele.

Zaledwie na rok i dziesięć dni przed tragedią smoleńską wydarzyła się kolejna katastrofa w lotnictwie wojskowym. Podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku Marynarki Wojennej w Babich Dołach rozbił się samolot Bryza. Zginęła cała czteroosobowa załoga.

Jeszcze miesiąc wcześniej miała miejsce inna tragedia. Pod Toruniem rozbił się Mi-24 – bojowy śmigłowiec Dowództwa Wojsk Lądowych. Zginął jeden z pilotów!

Cztery katastrofy samolotów wojskowych w ciągu zaledwie dwóch lat, w których zginęło 121 osób, nie były dla premiera powodem do zdymisjonowania ministra obrony narodowej. To też jest ewenement nie tylko w historii wojskowości, ale i państwowości. A na pewno w historii NATO!

Niewyciągnięcie wniosków z kolejnych katastrof w lotnictwie wojskowym, a także polityczna bezkarność ministra obrony narodowej Bogdana Klicha przyczyniły się do tragedii smoleńskiej.

Procedury NATO. Zabezpieczenie lotu

Prezydencki lot do Smoleńska był absolutnie nieprzygotowany. Pomijając, wydaje się, coraz pewniejszą – w świetle ujawnianych przez media dokumentów – kwestię politycznego „rozgrywania” przez KPRM wizyty głowy państwa w Katyniu, przygotowanie do niej jest jednym wielkim skandalem. Służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa popełniły niewyobrażalną ilość błędów, które kompromitują Polskę jako członka NATO.

Nie sprawdzono lotniska, na którym miał lądować prezydent, najważniejsi dowódcy Wojska Polskiego i inne bardzo ważne osoby w państwie. Ani w NATO, ani w innym cywilizowanym kraju nie ma szefa służby odpowiedzialnej za bezpieczeństwo najważniejszych polityków, który wydałby zgodę, aby prezydent, ministrowie i najważniejsi generałowie lecieli jednym samolotem na niesprawdzone i

niezabezpieczone lotnisko polowe. Szef BOR gen. Marian Janicki nie tylko nie poniósł żadnych służbowych konsekwencji, ale wręcz został otoczony opieką przez samego premiera.

Brak ochrony kontrwywiadowczej dowódców wszystkich rodzajów sił zbrojnych WP. W profesjonalnie rządzonym państwie odpowiedzialność powinien ponieść za to szef SKW. Nie tylko jej nie poniósł, ale wręcz został wyróżniony, gdyż siedem miesięcy po katastrofie smoleńskiej prezydent Bronisław Komorowski na wniosek ministra obrony narodowej Bogdana Klicha mianował Janusza Noska generałem brygady.

Zignorowano ostrzeżenia polskiego ambasadora, że lotnisko w Smoleńsku nie nadaje się do przyjmowania ważnych delegacji z Polski, gdyż została zlikwidowana jednostka wojskowa, która dbała o jego stan.

MON zrezygnowało z rosyjskiego lidera, który wcześniej naprowadzał nasze samoloty na rosyjskie lotniska wojskowe.

MON nie przygotowało i nie zabezpieczyło lotnisk zapasowych i kłamało, że to zrobiło! Do czasu ujawnienia przez prasę stenogramu rozmów po katastrofie pokazujących, jak nieudolnie oficerowie próbowali dopisywać lotniska zapasowe. Jedno z lotnisk, które wg MON było przewidziane jako zapasowe, było w tym dniu nieczynne.

Umieszczając wszystkie tak ważne z punktu widzenia funkcjonowania państwa osoby w jednym samolocie złamano procedury NATO, wszelkie inne procedury bezpieczeństwa, a wręcz postąpiono wbrew zdrowemu rozsądkowi.

Nie skoordynowano części cywilnej i wojskowej delegacji, co spowodowało bałagan organizacyjny i brak na lotnisku w Smoleńsku ochrony Żandarmerii Wojskowej dla najważniejszych generałów i ich środków tajnej łączności z NATO! W wyniku katastrofy smoleńskiej Rosja weszła w posiadanie bezcennego materiału wywiadowczego zamieszczonego na niezabezpieczonych nośnikach – ekipa kontrwywiadu wojskowego przyjechała na miejsce katastrofy wieczorem!

WNIOSEK: Gdyby służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa i jego najważniejszych osób dochowały procedur, do katastrofy smoleńskiej by nie doszło.

36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego WP

Piloci elitarnego 36. Pułku Lotnictwa Transportowego traktowani byli przez VIP-ów bez należytego im szacunku i dbałości o ich kompetencje i umiejętności. Minister obrony narodowej nie stworzył pilotom odpowiednich warunków do treningu pozwalającego sprostać ogromnej odpowiedzialności, jaką na nich nałożono. Obarczanie odpowiedzialnością pilotów za katastrofę jest ogromnym nadużyciem i niesprawiedliwością hańbiącą pamięć tych dzielnych i odważnych ludzi! Nieustanne, coraz głębsze oszczędności, niefrasobliwość w dysponowaniu publicznymi pieniędzmi przeznaczonymi na modernizację parku maszyn w 36. pułku lotnictwa musi skutkować obniżeniem jakości szkoleń. Nie ponoszą za to odpowiedzialności żołnierze, którzy nie mają możliwości odebrania należytego wyszkolenia, ale ich najwyżsi przełożeni z ministrem obrony narodowej na czele, którzy prowadzą trudną do racjonalnego wytłumaczenia politykę dzielenia biedy, i to w sposób najgorszy z możliwych. To on bowiem decyduje o rozdziale środków. To on zdecydował o kosztownym i, jak się okazało, niepotrzebnym remoncie faktycznie bezużytecznego dziś tupolewa o numerze 102.

Polskie siły zbrojne będą skazane na różne rozwiązania zastępcze, dopóki będą zarządzane i dowodzone przez ludzi wychowanych w doktrynie wojennej Układu Warszawskiego, którzy nie rozumieją procedur NATO ani nie realizują wizji sojuszu. Nic więc dziwnego, że Stany Zjednoczone nie decydują się na rozmieszczenie na terytorium Polski rakiet Patriot. Wiedzą, że powierzenie tej groźnej broni wymaga najwyższego profesjonalizmu i odpowiedzialności.

Tylko wymiana pokoleniowa w najwyższym dowództwie Sił Zbrojnych może odwrócić ten trend. Potrzeba do tego jednak śmiałych wizji i odważnych decyzji, których dziś nie widać, bo zastępowane są one „obroną stołków” i trwaniem na pozycjach nieudolnych decydentów. Pompowanie pieniędzy w remont przestarzałego i anachronicznego dowództwa Sił Zbrojnych będzie miało taki sam skutek jak pompowanie pieniędzy w nieustające remonty i naprawy przestarzałego i awaryjnego tupolewa. O skutkach takiej polityki można myśleć jedynie ze zgrozą.

WNIOSEK: Gdyby 36. Pułk Lotnictwa Transportowego WP traktowany był przez MON jako

rzeczywiście elitarny, gdyby pilotom stworzono odpowiednie do rangi wykonywanych przez nich obowiązków warunki do pracy, życia i treningu, do katastrofy smoleńskiej by nie doszło.

Podsumowanie

Bez ekspertyzy NATO nikt nie podejmie się oceny, czy rosyjskie służby naziemne wyłącznie nie zapobiegły katastrofie czy też się do niej przyczyniły, a jeśli tak, to w jakim stopniu. Nie wiemy, czy uzyskanie takiej ekspertyzy jest dziś jeszcze możliwe.

Żądamy jednak, by zamiast rozmywania odpowiedzialności i gry na czas doszło do przykładowego ukarania winnych zaniedbań, które spowodowały największą narodową tragedię w historii Polski od czasu zakończenia II wojny światowej. Tylko po ukaraniu winnych będzie możliwe wprowadzenie i egzekwowanie skutecznych procedur, które zapobiegą podobnym tragediom w przyszłości. Profesjonalizacja armii nie może być jedynie hasłem wyborczym, jak jest to obecnie!

Nie ma chyba takiej osoby, która nie widziałaby zdjęć niezabezpieczonego, niszczonego przez wiele miesięcy wraku samolotu z białą-czerwoną szachownicą, nie ma chyba także takiej osoby, która nie widziała by zdjęć, na których widać, jak wrak jest niszczony.

W rocznicę katastrofy czujemy się w obywatelskim obowiązku zwrócenia uwagi na błąd najważniejszy – stawiający Polaków w roli bezbronnych petentów! **Niezrozumiałe jest, dlaczego Polska jako kraj będący od 12 lat w NATO po katastrofie wojkowego samolotu NATO, w której zginęli najważniejsi dla Polski generałowie NATO, za pośrednictwem polskiego rządu niezwłocznie nie zwróciła się o pomoc i radę do innych członków paktu i Kwatery Głównej w Brukseli! Taki krok wykonały potężne Stany Zjednoczone po tragedii 11 września. Nic nie usprawiedliwia tego zaniechania premiera Donalda Tuska.**

Polacy nie po to tak długo i usilnie zabiegali o członkostwo w NATO, żeby po 20 latach wolności kierownictwo naszego Ministerstwa Obrony Narodowej wydało komunikat, że Polska nie ma obowiązku informowania NATO, nawet gdy zginą wszyscy najważniejsi dowódcy Wojska Polskiego.

To nie Rosjanie ośmieszyli nas i upokorzyli przed całym cywilizowanym światem. Zrobił to polski premier, oddając śledztwo i wmawiając Polakom, że nasza prokuratura może prowadzić równoległe śledztwo bez posiadania czarnych skrzynek, wraku samolotu i dostępu do miejsca katastrofy. To, że jest to niemożliwe – nie wymaga dowodu.

Dokładnego wyjaśnienia wymaga też podjęcie przez premiera decyzji o niebraniu pod uwagę polsko-rosyjskiej umowy z 7 lipca 1993 roku, która stanowi, że wyjaśnianie katastrof polskich i rosyjskich samolotów wojskowych na terenie Federacji Rosyjskiej i Rzeczypospolitej Polskiej prowadzone jest wspólnie. Wybór przez premiera konwencji chicagowskiej to bezprawie, bo konwencja ta dotyczy wyłącznie samolotów cywilnych.

Premier Donald Tusk jest również osobiście odpowiedzialny za zwolnienie szefa Rządowego Centrum Antykryzysowego, po którym na znak protestu odeszło dziesięciu najwybitniejszych w Polsce ekspertów od zarządzania ryzykiem.

Jeśli po ocenie raportu komisji szefa MSWiA i wyników prac polskiej prokuratury Sejm nie podejmie decyzji o postawieniu premiera Donalda Tuska i ministra obrony narodowej Bogdana Klichy przed Trybunałem Stanu, będzie to oznaczało, że nawet największa narodowa tragedia od zakończenia II wojny światowej nie jest w stanie nic w Polsce zmienić, a system bezpieczeństwa naszego państwa będzie ulegał dalszej degradacji.

Członkowie Zespołu Ekspertów Niezależnych:

- Prof. dr hab. Krzysztof Rybiński – ekonomista, były wiceprezes NBP,
- Marcin Gomoła – prawnik, były wiceprzewodniczący Komisji Nadzoru Finansowego,
- Dr Przemysław Guła – były szef Rządowego Centrum Antykryzysowego,
- Generał broni Waldemar Skrzypczak – były dowódca Wojsk Lądowych,
- Generał brygady Sławomir Petelicki – twórca i dwukrotny dowódca Jednostki Wojskowej GROM.