

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie  
ul. Nowowiejska 26B  
00 - 911 Warszawa

Dotyczy; sygn. akt Po.Śl - 54/10

Szanowny Pan Prokurator,  
mjr mgr Jarosław SEJ

Po naszej krótkiej rozmowie podczas, gdy przebywałem w Warszawie zobowiązałem się ponownie z p. Prokuratorem nawiązać kontakt. Czynię to pisemnie. To co nowego przedstawiam w tym piśmie, ma związek ze sprawą j/w podaną sygnaturą akt. Panie Prokuratorze, niektórzy posłowie a nawet byli członkowie Komisji Millera wyrażają pogląd, że sprawą katastrofy smoleńskiej powinien zająć się zespół, złożony z przedstawicieli Nauki, mający charakter komisji międzynarodowej. Czy prawo krajowe dopuszcza taką możliwość? Nie, dlaczego? Ponieważ, każdy obsługiwany przez pilotów wojskowych samolot, czy to cargo lub mający charakter pasażerski, to w świetle prawa uznawany jest za wojskowy transport, który administracyjnie podlega Ministrowi obrony oraz w chwili katastrofy lub jego wypadkowi, Wojskowej Prokuraturze i Wojskowym Sądom. Samolot Tu-154 M 101 miał na kadłubie oznaczenie szachownicy, co oznacza, że nie należał do floty cywilnej. Lot cywilnego samolotu pasażerskiego nie może kończyć swój bieg na lotniskach wojskowych lub w wojskowych bazach. Wyjątek stanowi sytuacja, gdy tego wymaga bezpieczeństwo pasażerów. Takich ograniczeń nie posiadają załogi samolotów pod zarządem wojskowym. I sprawa podstawowa. Prawo międzynarodowe w komunikacji cywilnej nie dopuszcza, aby w samolotach znajdowały się osoby uzbrojone w jakąkolwiek broń, nawet osobista ochrona głowy Państwa. Natomiast te przepisy nie obowiązują na pokładzie samolotów transportowych, wykonywanych przez załogę wojskową. To moja uwaga na plany posłów. Natomiast informuję Pana Prokuratora, że wojskowi piloci obsługujący samoloty transportowe oraz samoloty bojowe, są szkoleni do lądowań na wojskowych lotniskach w tzw. warunkach polowych za dnia i nocy, oraz w różnych sytuacjach pogodowych. Również wojskowa obsługa lotniska bierze czynny udział w tych szkoleniach. Oznacza to, że wojskowa załoga samolotu Tu-154 M 101 takie szkolenie odbywała a także, takie same szkolenia musiała przechodzić obsługa radarowa wojskowego lotniska w Smoleńsku. Bezpodstawne jest twierdzenie

*Komisji Millera i niektórych osób, które w mediach się wypowiadają, że załoga naruszyła procedurę lądowania, jak też, że lotnisko w Smoleńsku z powodu złej aury powinno być zamknięte. Wojskowa załoga samolotu transportowego Tu-154 M 101 była wysokiej klasy, dobrze wykształcona, miała tylko pecha, że jak z podziemi nagle wyrosła solidna Brzoza. To tak jak w powiedzeniu kierowców, nagle na środku drogi wyrosło drzewo. I jeszcze jedno wyjaśnienie w sprawie "urwanego" skrzydła, tak często przez pseudo fachowców określane. Urwanie skrzydła może tylko wtedy nastąpić, kiedy przeszkoda wytrzyma uderzenie. Inaczej. Kiedy siła kinetyczna skrzydła w połączeniu z masą samolotu nagle zostaje zatrzymana, a przeszkoda, w tym przypadku masywna brzoza nie poddaje się mechanicznemu uderzeniu, czyli pozostaje nienaruszona, wówczas następuje "urwanie" najsłabszej części, w tym przypadku skrzydła. Jednakże ścięcie brzozy przez skrzydło nie może doprowadzić do jego urwania, bo zgodnie z fizyką, krawędź natarcia skrzydła w momencie uderzenia, staje się krawędzią tnącą. Natomiast nachylenie kąta natarcia powierzchni skrzydła od jego czoła po kłapy był wystarczająco tak duży, że ta brzoza w chwili jej ścięcia w ułamku sekundy stała się ostrzem dla skrzydła, tnąc pod kątem jego dolną powierzchnię i uźebrowanie. Należy rozróżnić ścięcie od złamania a złamanie od urwania. Katastrofa samolotu Tu-154 M 101 według mojego rozeznania, to nieszczęśliwe zdarzenia.*

*Z p o w a ż a n i e m*

*Jerzy Zygmunt Żelichowski*

*Dnia 21 stycznia 2013 r.*