

## 200 éves a Lengyel Újság

A Lengyel Újság első száma 1826 december 1-én jelent meg Varsóban és idővel a lengyel romantika korszaka legfőbb médiájává nőtte ki magát. Az 1830-31-es felkelés idején az Oroszország elleni harc eszméjének szószólójává vált. A lap kiadása az orosz seregeknek a fővárosba való bevonulásával megszűnt.

A Lengyel Újság ugyanezzel a címmel 1861-től folytatta működését, de az 1905-1907-es forradalom után újra bezárták.

A Lengyel Újság 1929-ben ismét megjelent, leginkább Józef Piłsudski marsall híveinek táborát képviselte. A lap utolsó száma 1939 szeptember 7-én jelent meg, a németek által már napok óta bombázott Varsóban.

A Lengyel Újság 1993-ban társadalmi-politikai hetilapként jelentette meg ismét Piotr Wierzbicki. A lap az első számainak egyikében publikálta a lengyel parlamentben helyet foglaló kommunista titkosszolgálatok ügynökeinek névsorát.

A Lengyel Újság főszerkesztője 2005 óta Tomasz Sakiewicz, a nyolcvanas évek középiskolai antikommunista ellenállási mozgalmanak résztvevője.

A Lengyel Újság jelenleg jobboldali konzervatív profilú, konzervensen antikommunista hetilap. Hasábjain a korrupció, a cenzúra elleni küzd, cikkeket közöl a poszt-szovjet elit, a posztkommunista oligarchia álcázott demokráciájáról, dezinformáló lépéseiről és hazugságairól, valamint a kommunista titkosszolgálatoknak napjaink politikai életében

betöltött szerepéről. A hetilap munkatársai ellenzik az európai szuperhatalom létrehozását és az EU gyengébb tagjainak Brüsszelből, de ténylegesen Németországból történő irányítását, valamint Lengyelországnak a jelenlegi kormány általi behódolását Oroszország előtt.

A Lengyel Újság határozottan támogatja a dekomunizációt, az átvilágítást, követeli a szmolenszki légi katasztrófa feltárását és a nyomozás becsületes lefolytatását, bemutatja a Polgári Platform kormánya és Donald Tusk viselkedését az ügyben, az Oroszországgal szembeni engedékenységet, valamint Komorowski köztársasági elnök kapcsolatait a volt kommunista katonai titkosszolgálatokkal.

A Lengyel Újság sok figyelmet szentel a lengyel függetlenségi harcok történelmének és az

antikommunista földalatti mozgalomnak. A Lengyel Újság hetilap mellett közel 300 Lengyel Újság Klub működik. A Lengyel Újság és a Klubok támogatják Orbán Viktor miniszterelnök politikáját, melyben szembe száll Brüsszel irányításával és a szabad médiák létrehozására és a szólásszabadság védelmére törekszik.

A Lengyel Újsághoz kapcsolódó közösség adja ki a „Nowe Państwo” (Új Állam) politikai havilapot, a „Gazeta Polska Codziennie” (Lengyel Újság Mindennap) napilapot, valamint üzemelteti a lengyel nyelvű Niezależna (Független) információs portált, melyet naponta 150 ezren látogatnak meg, valamint az angol nyelvű Free Poland Info információs és publicisztikai portált (freepl.info).



Kaczyński Lech és Maria

>> Lengyelország háború utáni történelmének legnagyobb tragédiája játszódott le Szmolenszk felett 2010-ben. Életét vesztette többek között a Lengyel Köztársaság elnöke és felesége, a LK utolsó emigráns kormányának elnöke, a Szejm és a Szenátus alelnökei, parlamenti képviselők, valamint a LK Fegyveres Erői valamennyi fegyverneme legfelsőbb parancsnokai <<

2010 április 10-én a Tu-154M gép a Varsóból Szmolenszkbe repült. Az elnök és delegációja a szmolenszki katonai repülőtérén történő leszállás után a közeli Katynba igyekezett a katyni vérengzés 70-ik évfordulójának megemlékezési ünnepségére. A vérengzés során 1940-ben az NKVD - a szovjet politikai rendőrség több mint 20 ezer lengyel végzett ki, az akkori lengyel nemzet sarját.

A szmolenszki katasztrófa lengyel idő szerint feltehetően reggel 8 óra 41 perckor következett be. A pilóták leszállási manővert hajtottak végre, amit az előírás szerinti 100 m magasságon félbe szakítottak és megpróbáltak felszállni.

A katasztrófa helyének biztosításában az orosz rendőrség és a katonaság (Specnaz) különleges alakulatai vettek részt. Ok állapították meg a

repülőgép személyzetének és a küldöttség valamennyi tagjának halálát.

A délutáni órákban a lengyel kormányfő tisztejei azonosították Lech Kaczyński elnök holttestét. A katasztrófában elhunyt még felesége Mária, Ryszard Kaczorowski, a LK utolsó emigráns elnöke, Sławomir Skrzypek, a Lengyel Nemzeti Bank elnöke, a parlament alelnökei, 14 képviselő és szenátor, valamint a legfontosabb tábornokok, köztük a vezérkari főnök, a szárazföldi haderők parancsnoka, a légerő parancsnoka, a haditengerészet parancsnoka és a különleges katonai alakulatok parancsnoka. Egyikőjük sem végzett szovjet akadémiát.

Lást a következő oldalon

## A ti és a mi szabadságunkért



TOMASZ SAKIEWICZ  
a Lengyel Újság főszerkesztője

Március 15-én, a magyarok nemzeti ünnepére, mely a népek függetlenségéért folytatott harcának szimbóluma, a lengyel nép több ezer fős küldöttsége érkezik Budapestre. Szeretnénk ugyanúgy, mint az 1848-ban is történt, feleleveníteni a lengyelek és magyarok szabadságért folytatott közös küzdelmét. Azonos utat jártunk be a közép-európai népek szuverén létehez való jogát sárba tipró nagyhatalmak elnyomása elleni harcban. Nem véletlen, hogy a lengyelek oly nagy számmal harcoltak a magyar felkelésekben, sőt azokban vezető posztokat is betöltöttek. Az Önök és a mi hazánkat ugyanazok az osztrák és orosz hadseregek szállták meg.

Ugyanazt éltük át a kommunista elnyomás idején, majd később is, mikor a kommunista állam kiváltságosai akadályozták demokráciánk fejlődését. A Budapestre érkező honfitársaink támogatják az Önök kormányát, mely szuverén

államot kíván felépíteni a nemzetek Európájában. Tiltakozunk a külső országok baloldali pártjainak az Önök örendelkezési jogába való beavatkozása ellen.

Önök most a legrégebb óta Lengyelországban megjelenő újság, az 1826 óta létező Lengyel Újság hetilap – melynek hét éve vagyok a főszerkesztője - magyar különkiadását tartják a kezükben. Az utóbbi években a hetilap a tevékenységének fő hangsúlyát a szmolenszki tragédia felderítésére helyezte. A mai napig fel nem tárt légi katasztrófában életét vesztette a lengyel elnök és a lengyel állam közel száz magas rangú tisztviselője. Hetilapunk tevékenységével a katasztrófa hivatalos, orosz verziójának megdöntését és a lengyelországi nyomozást sikertelenül folytató személyek lemondását segíti. Nem tudjuk biztosan, mi történt Szmolenszkben, de bizonyosak vagyunk afelől, hogy az egész világon propagált orosz verzió hazugságokra és szándékos hamisításokra épül, amit bebizonyítottunk. Szeretnénk bemutatni Önöknek ennek a történetnek a leírását.

## AZ OROSZOK ELTÜNTETIK A ROBBANÁS NYOMAIT?

GRZEGORZ WIERZCHOŁOWSKI  
LESZEK MISIAK

Már öt nappal a katasztrófa után, amelyben életét vesztett Lech Kaczyński, a Lengyel Köztársaság elnöke, az oroszok szándékosan kiegyengítették a Tu-154-es repülőgép szmolenszki katasztrófa során összepréslődött farok részét. A repülőgép széthullása okának feltárása szempontjából kivételesen fontos bizonyítékot még a roncsok megvizsgálása előtt megsemmisítették.

A nem sokkal a katasztrófa után készült 1.sz. képen látható a Tu-154-es gép 180 fokkal felfordított farok része és a középső hajtómű. Ezt a részt eleinte a pilótafülkének vélték, mert a hajtómű fedelei fel volta nyitva és ezzel a pilótafülkére emlékeztetett. Az 1.sz. képen látható kisebb nyílás a hajtómű kifúvó része. Az

első része jól láthatóan be van gyűrődve V alakban, eltakarva a nyílásnak közel a felét.

A lengyel Szejm Szmolenszki Katasztrófa Felderítő Ügyi Bizottsága elnöke Antoni Macierewicz, összehasonlította a képet az orosz tiszték által pár nappal később készített képekkel. Az egyik közülük a 2.sz. kép. Jól látható a képem, hogy az oroszok által a teherautón szállított farok részt az oroszok „kikalapálták” (a nyílás itt már kerek), valamint eltüntették a roncsra ható óriási erők nyomait.

A 2.sz. kép 2010 április 15-én készült, miközben az orosz Államközi Légügyi Bizottság - MAK záró jelentése szerint az orosz szakértők április 16-án után kezdték meg a repülőgép roncsainak vizsgálatát. Ez azt jelenti, hogy minden szabályt megszegve megsemmisítették a Tu-154-es gép egyik legjobb állapotban maradt részét.

Lást a következő oldalon



Mind a lengyel, mind az orosz ügyészség már 2010 április 10-én külön-külön elindította a nyomozást. Az ügy kivizsgálását mind a két ország technikai bizottságai is elkezdték. A lengyel és az orosz miniszterelnökök közötti titkos, feltehetően szóbeli megállapodás eredményeképpen a nyomozást Moszkva vette kezébe és az orosz Államközi Repülésügyi Bizottság (MAK) katasztrófa okait feltáró jelentése került hivatalosként elfogadásra.

A lengyel vezetés Oroszországgal szembeni alázatosságára reagálva 2010 július 8-án a Jog és Igazságosság ellenzéki párt parlamenti képviselői megalakították saját katasztrófa ügyi parlamenti bizottságukat. A bizottság a mai napig működik és ismert tekintélyek, többek között a NASÁ-val együttműködő tudósok segítségét élvezte.

2011 január 12-én a MAK sajtókonferenciáján közzé tette jelentésének végleges változatát. A hamisított (mint az később kiderült) pilótafülkei hangfelvétel sztenogramja alapján az oroszok azt hangoztatták, hogy a pilóták megpróbálták leszállni, amire a pilótafülkében illetéktelenül tartózkodó légierő parancsnoka készítette őket.

2011 július 21-én a lengyel kormánybizottság közzé tette jelentését, mely nem sokban különbözött az oroszok verziójától. A jelentés kritikusi aláhúzták, hogy az majdnem egészében az orosz féltől kapott anyagok alapján készült.

A lengyel kormány botrányos mulasztásai, melyek egyes kommentátorok szerint a vezetésnek a katasztrófa tényeinek eltitkolásának való részvételéről tanúskodik, a társadalom nagy részében nagy ellenkezést váltott ki. Minden hónapban több ezer ember vesz részt a fővárosban megszervezett un. Emlék Felvonuláson. A felvonulás résztvevői tiltakoznak a moszkvai és a varsói vezetés által folytatott nyomozás módszere ellen.

A szmolenszki katasztrófa áldozatai családjainak egy részét tömörítő Katyn 2010 Egyesület 2010-ben több mint 300 ezer aláírást gyűjtött össze petíciója alá, melyben követeli nemzetközi bizottság felállítását a tragédia megvizsgálására. 2010 május 25-én ismert orosz disszidensek egy csoportja, köztük Vladimir Bukovszki és Natalia Gorbanievicska, nyíltan kifejezte aggodalmát a nyomozás menetét illetően. 2010 június 30-án Peter T. King, az amerikai Képviselőház New York-i képviselője rezolúció-tervezetet nyújtott be, melyben követeli független nemzetközi nyomozás lefolytatását a katasztrófa okainak feltárására.

Az oroszok a mai napig nem adták vissza a lengyel félnek a repülőgép roncsait és a fekete dobozokat. Meghamisították a katasztrófa áldozatainak boncolási jegyzőkönyveit is. Az egyik áldozat exhumálása során derült ki, hogy az orosz boncolási jegyzőkönyvek csupán 3 százalékban egyeznek meg a lengyel bírósági orvos szakértők vizsgálataival.



Fot. Reuters/Sergej Karpukhin

### A repülőgép a levegőben hullott szét

– Egyre több jel utal arra, hogy a Tu-154-es gép már a levegőben széthullott, mielőtt még a talajjal érintkezett volna – számolt be a „Lengyel Újságnak” Antoni Macierewicz, a Szejm Szmolenszki Katasztrófa ügyi Bizottsága elnöke. – Megvizsgáltunk a katasztrófa helyszínén készített több száz fényképet, megnéztük a roncs részleteit. Ezek alapján elmondhatom, hogy a repülőgép legnagyobb sérüléseket szenvedett részei nem voltak összenyomódva, kicsavarodva vagy felgyűrődve, hanem egyszerűen szétszakadtak.

Mirosław Dakowski fizikus professzor az ügyészségre küldött tavalyi feljelentésében így írt erről: „A számítások során csöként kezelt törzsek, mely zömében duralumíniumból, bordázattal ellátva készül, a bozótosan keresztül csúszva egyben kellett volna maradnia, vagy két, legfeljebb három részre kellett volna hullania. Az a tény, hogy a törzs több tízezer részre esett szét, ellentétben van a törzs mechanikából ismert anyagszilárdságával. Ez arra a bizonyosságra vezet, hogy a törzs széthullása más okból következett be, melyeket könnyű megtalálni”. Ennek a ténynek az eltüntetési szándéka vezérelhetette az oroszokat, mikor megsemmisítették a roncsokat.

A következő tény, ami szintén amellel szól, hogy a repülőgép a föld felett esett szét, az a Tu-154-es gép roncsainak elhelyezkedése és helyzete a tragédia helyszínén. A Macierewicz csoportja szakértői alaposan megvizsgálták a röviddel a katasztrófa után a roncsokról készült fényképeket. – A repülőgép faroktól farokig nyúló része 180 fokkal megfordítva (fejfelé) található, míg a szárnytól a pilótafülkéig érő rész a megfelelő pozícióban maradt.

Ugyanúgy a pilótafülke alatti kerek sem álltak felfelé, persze amíg az oroszok el nem vitték a pilótafülkével együtt. Hasolnó módon a törzs

tizenhárom méteres része, rajta a „Republic of Poland” felirattal, a megfelelő helyzetben maradt a földön. Ez mind tökéletesen dokumentálásra került a szmolenszki katasztrófa ügyi bizottság tulajdonában levő fényképeken.

A roncs egyes elemeinek ilyen nem mindennapi módon való elhelyezkedésének egyedüli értelmes magyarázata az, hogy a repülőgép a levegőben hullott szét – mondta Antoni Macierewicz. Annál is inkább – tette hozzá a parlamenti képviselő – sehol sem található a földön tölcser, sem a repülőgép földön történő mozgásának (csúszásának) jól látható nyoma. Macierewicz aláhúzza, hogy csoportja majdnem mindennap szerez újabb információkat, köztük az oroszok tevékenységéről is, akik pl. a katasztrófa után egy órával a pilótafülke elé állítottak egy speciális katonai gépjárművet. Lehet, hogy már akkor kiserelték a pilótafülke elektronikáját? – Ezt nem tudhatjuk biztosan – mondta Macierewicz – de minden bizonnyal nem az áldozatok mentésével foglalkoztak, hiszen már a katasztrófát és felhagytak a mentőakcióval.

### A fedélzeti számítógép üzemzavara

A repülőgép föld feletti széthullásának hipotézise mellett szól a Lengyel Újság által közölt, a fedélzeti számítógép (FMS) működésének megszakadásával kapcsolatos információ is. A MAK zárójelentésében szereplő adatok szerint a számítógép a repülőtér szintje felett 15 méterrel hagyta abba működését, pontosan 10 óra 41 perc 05 mp-kor. A gond csak az, hogy elvileg ekkor kellett a repülőgépnek megsemmisülnie.... a földhöz való csapódás hatására. Hogy lehet az, hogy a repülőgép 15 méterrel a felszállópálya szintje felett volt és ezzel egyidejűleg a földhöz csapódott a repülőtér szintjén? Ezen túlmenően a katasztrófa helyét jelző, a MAK által megadott koordináták kb.

140 méterrel eltérnek az FMS fedélzeti számítógép leállításakor mért koordinátáktól, miközben a kettőnek ugyanazt a helyet kellene mutatnia. Az FMS tápfeszültségének megszakadásakor a lengyel Tu-154-es gép körülbelül 60 méterre volt az első földhöz csapódástól és körülbelül 600 méterre a leszállópálya szelétől.

### Nem eshetett így szét a repülőgép

A MAK hivatalos verziója szerint – a repülőgép ilyen hatalmas méretű megsemmisülése a szmolenszki katasztrófában (a Lengyel Újság által közölt ritka fényképeken látható, hogy a pilótafülke gyakorlatilag megszűnt létezni) azzal magyarázható, hogy a Tupoljev felfelé fordulva csapódott a földhöz. A felfelé fordulat pedig a bal szárny kb. 6,5 méteres részének leszakadása okozta a 30-40 cm átmérőjű fűzfával történő ütközés hatására.

De mind magát a szárny leszakadását, mind a Tu-154-es gép ilyen helyzetben történő 180 fokos tengely menti elfordulását megkérdőjelezte a tanúk és a szakértők egy része. Nikoľaj Bodin orosz orvos, akinek a telke a Szevernij repülőtér melletti garázsoktól nem messze található, a Tu-154-es gép repülőútja utolsó fázisa egyetlen szemtanúja. Az ügyészségen ezt mondta: „Ezután láttam, hogy a repülő, szerintem, a bal szárnyával nekiment egy fa, egy fűzfa törzsének. A fűzfa egy kisebb emelkedőn nőtt, kb. 15 méter magas volt. A szárny kb. 7–8 m magasságban ment neki. Az ütközés hatására a fa letört része ledőlt észak felé. Az ütközés pillanatában nem vettem észre, hogy a fához való ütközés eredményeképp a repülőgép bármilyen része leszakadt volna. A fával való ütközés után a repülőgép nyugati irányban folytatta útját, egyenes vonalon, csökkentve a magasságát”. Lehetséges az, hogy az orosz tanú nem volt képes észrevenni, hogy a szárny 6-méteres része leszakadt a repülőgépről?

## TUDJUK, HOGY MIKÉNT KÖVETKEZETT BE A SZMOLENSZKI KATASZTRÓFA

Antoni Macierewicz Szmolenszki Katasztrófa ügyi Parlamenti Bizottságának amerikai és lengyel szakértői rekonstruálták a repülőgép útjának utolsó másodperceit, melynek fedélzetén életét veszítette 96 személy, köztük az elnöki pár és a lengyel hadsereg legfelsőbb parancsnokai. A tények egyértelműen kimutatták, hogy a katasztrófa nem következhetett be külső személyek részvétele nélkül.

Az eddigi megállapítások szintézisét képező legutolsó prezentáció az amerikai és lengyel szakértők által párhuzamosan végzett kutatásainak eredménye. Az Egyesült Államokban végzett vizsgálatokban kulcs szerepet töltött be Wiesław Binienda professzor és dr. Kazimierz Nowaczyk, míg Lengyelországban fizikusok egy csoportja, aki egyelőre nem kívánják nevüket felfedni.

A lengyel és az amerikai tudósok egymástól függetlenül kialakított végkövetkeztetései 100 százalékban egybevágóak. A prezentációból az eseményeknek egészen más képe áll össze, mint ahogy azt a MAK, valamint a Jerzy Miller lengyel belügyi és közigazgatási miniszter által vezetett szmolenszki katasztrófa okait és körülményeit kivizsgáló kormánybizottság bemutatta.



Antoni Macierewicz vezeti a független szmolenszki kivizsgálást

### A repülőút utolsó másodpercei

A szakértők által végzett vizsgálatok megkérdőjelezik a katasztrófa hivatalos verzióját, mely szerint a Tu-154-es gép nekiment a fűzfának, melynek hatására a bal szárny egy része leszakadt, aminek következtében a gép 180 fokos fordulatot hajtott végre a tengelye körül és a földhöz csapódott.

A TAWS rendszerből és a fedélzeti számítógépből származó (a repülőgép egyes pillanatokban mért magassága és földrajzi helyzete) adatok, valamint a MAK jelentéseiben és a Miller bizottsága jelentésében szereplő (túlterhelések és a repülőgép hossz és keresztirányú bedőlési szögei) adatokból elemzésből az derül ki, hogy:

1. A fűzfa súrolására a legközelebbi irányadó állomásnál és a másik fűzfához való ütközésre – ami a szárny leszakadását okozta volna – egyáltalán került sor. Ugyanis a Tu-154-es gép kb. 14 méterrel a fák felett ment el. „A számításokat lengyel tudósok végezték el, melyeket számtalanszor is ellenőriztek. Meg vagyunk győződve azok helyességéről” – mondta dr. Kazimierz Nowaczyk a parlamenti csoport prezentációja során.

2. A repülőgép szárnyának egy része a fűzfától 69 méterre, a talajszint felett 26 méterrel szakadt le. A szakértők kimutatták, hogy ez a rész nem szakadhatott le a fűzfánál úgy, hogy később a fától 111 méterre (!) essen le (ahogy azt az orosz, valamint a Miller-bizottság szakemberei állították), mert a számítógépes szimuláció szerint az ilyen ütközés után a szárnynak a fától 10–12 méterre kellene leesnie.

3. De ha a Tu-154-es gép neki is ment volna a fűzfának, akkor sem szakadt volna le emiatt a szárnyának egy része. Ezt mutatta ki a Binienda professzor számítógépes szimulációja, mely egy speciális LS-Dyna3D program segítségével készült. A szkeptikusok meggyőzése érdekében Binienda professzor a kísérletet többször is elvégezte, az egyes paramétereket (a fűzfa lombjának sűrűsége, a fatörzsek átmérője, stb.) pedig a ténylegesnél nagyobbra is állította.

4. A szárny egy részének leszakadásával párhuzamosan (ami – emlékeztetőül – a föld felett 26 méterrel következett be) a repülőgépet az ATM (repülési adatok) doboz által is regisztrált két nagy rázkódás imbolygatta meg. Ekkor került sor a Tupolev irányváltásra.

5. Két másodperccel később, amikor a Tu-154-es gép kb. 15 méterrel volt a talajszint felett, a gépben megszűnt az áramellátás és megállt a fedélzeti számítógép, de az adatai rögzültek. A számítógép amerikai gyártója által leolvasott adatokat használta fel elemzésében Binienda professzor és dr. Nowaczyk. A repülőgép ekkor kb. 60 méteres távolságban volt az első talajhoz csapódás helyétől.



## NEM VOLT NYOMÁS FELÜLRŐL, NEM A PILÓTÁK HIBÁJA VOLT

GRZEGORZ WIERZCHOŁOWSKI  
LESZEK MISIAK

A J. Sehn professzorról elnevezett krakkói Bírósági Szakértői Intézet szakértői véleménye, mely szerint a Tu-154-es gép pilótafülkéjében készült felvételen nem Andrzej Błasik tábornok hangja hallható, véglegesen megdöntötte a személyzetre gyakorolt nyomás elméletét. Ez egyben elvágja a pilóták hibájával kapcsolatos spekulációkat és az orosz Államközi Repülésügyi Bizottság MAK jelentésében szereplő azon hazug állításokat, melyek szerint a részeg Błasik tábornok utasításokat adott ki a pilótafülkében.

– A szakértők megállapításait fokozatos módszerrel tették, a Tu-154M gép személyzetének beazonosítását nagy valószínűségűként könyvelték el, míg a légikisasszonyok és a KűM Protokoll főnöke beazonosítását valószínűként, a korábban az újságírókat hozó Jak-40-es gép személyzetének két tagjának beazonosítását a legnagyobb valószínűségűként könyvelték el. Ezen a kilenc személyen kívül nem sikerült további olyan beszédeket kiemelni, melyeket más személyekhez lehetne illeszteni – húzta alá a hétfői sajtótájékoztatón Ireneusz Szlag ezredes, a Varsói Közveti Katonai Ügyészség képviselője.

Ez igazolja a Lengyel Újság Mindennap információit is, melyek szerint a pilótafülke

hangfelvételen nem regisztrálódott a légierő parancsnokának hangja, aki – a MAK és a Miller-bizottság jelentései szerint – közvetlen vagy közvetett nyomást gyakorolt a személyzetre.

Amint az ismeretes, a lengyel és orosz szakértők részéről a pilótákat alapvetően azzal vádolták, hogy túl későn szakították félbe a leszálláshoz való felkészülést (az oroszok szerint: a leszállási manővert), nem a megfelelő magasságmérő műszert használták a repülés utolsó szakaszában, valamint rosszul koordinálták a személyzet tagjainak teendőit.

A lengyel pilóták – a Miller-jelentés alapján – közvetlenül a katasztrófa előtt nem voltak tudatában, hogy milyen magasságban repülnek és amikor észrevették, hogy közvetlenül a föld felett vannak, már túl késő volt rá, hogy felemeljék a gépet. A belügyminiszter bizottságának szakértői a pilótafülkei beszélgetésekre hivatkoztak, amelyekből szerintük az fakad, hogy a személyzet nem a valóságnak megfelelően adta meg a magasságot, míg a kabinban tartózkodó Błasik tábornok, aki helyesbítette az értékeket, a pilóták nem hallották, mivel fejjel volt rajtuk.

Ezzel szemben a krakkói Bírósági Szakértői Intézet szakértői elemzéséből az derül ki, hogy a valós magasságokat tartalmazó parancsok nem Błasik tábornok, hanem a másodpilóta, Robert Grzywna szájából hangzottak el. Ez azt jelenti, hogy a személyzet a tragikus út legvégéig a



A fűzfa, amelyik állítólag a szárnyat letépte. A madárfészkeknek semmi baja nem történt és a légórvény sem kavarta fel a fa alatt a szemetet. A katasztrófa után a fát azonnal kivágták.

megfelelő, barometrikus (nem pedig a rádiós) magasságmérőről olvasta a magasságot. Ez egyben arra is bizonyíték, hogy a pilóták az előírások szerinti (a barometrikus magasságmérő által mért 100 méteres) magasságon a második

kör megtétele, tehát a leszálláshoz készülés félbeszakítása mellett döntöttek és Robert Grzywna aktívan segítette Arkadiusz Protasiuk főpilótát. Együttműködésüket egyetlen utas sem zavarta – olvashatjuk a sztenogramban.

## KLICH MAGNÓSZALAGJAI – A HONVÉDELMI MINISZTER BÓKOL AZ OROSZOKNAK

ANITA GARGAS

A Lengyel Újság kinyomtatta a szmolenszki katasztrófa okait kivizsgáló orosz katonai civil bizottság lengyel tagjának, a lengyel Légi Baleseteket Kivizsgáló Bizottság elnöke, Edmund Klich által a honvédelmi miniszter, Bogdan Klich dolgozószobájában titokban felvett megbeszélések sztenogramját.

Napvilágra hoztuk, hogy 2010 április 22-én a honvédelmi miniszternél titkos megbeszélés zajlott a szmolenszki nyomozás helyzetéről. A házigazdán és a MAK-nál akkreditált Edmund Klichen kívül a találkozón részt vett Mieczysław Cieniuch Vezérkari főnök. A megbeszélésből jól látni, hogy a lengyel kormány a szmolenszki katasztrófa után az első napoktól fogva elítélte az oroszok tragédiával kapcsolatos felelősségéről tanúskodó bizonyítékokat. Ez arról is tanúskodik, hogy mind Bogdan Klich, mind Edmund Klich alávetették magukat az oroszok követeléseinek.

### A meteorológus a bűnbak

Arról, hogy az orosz fél a felelős a Tupolev katasztrófájáért, Edmund Klich már a 2010 április 15-ei, Szmolenszkből küldött első jelentésében tájékoztatta Klich minisztert. A jelentést a lengyel szakértők által szerzett bizonyítékok, a Szevernij repülőtér irányítótornyából származó tanúk és a meteorológusok kihallgatása alapján állította össze.

Már a bizalmas beszélgetés legelején Bogdan Klich rátámadt Edmund Klichre, hangoztatva, hogy túl korai volt oroszokat terhelő következtetéseket levonni.

„Őn vastag betűvel kiemelte, hogy az orosz fél a felelős. Azét, mert nem zárta le a repülőtér. Az Ön tézise szerint a feltételek a repülőtér minimális szintje alatt voltak, mely legalább ezer méteres látótávolság, a felhők alsó szintje legalább száz méter, és repülőtér ilyenkor le kell zárni a légi forgalom számára. Számunkra ez meghökkentő” – mondta Bogdan Klich. Majd hozzátette: „Ennek a dokumentumnak nincsen jogilag semmiféle

státusza. Az olyan dokumentumokat, melyeknek nincs jogilag kötelező státusza, ki lehet valahová nyomni. Ezért is a bizottság elnöke részéről történő ilyen tézis megfogalmazása ezen a szinten, hát legalább problémás”.

Edmund Klich a jelentés tartalmával kapcsolatos bűnt megpróbálta Mirosław Milanowskira, a meteorológia ügyi főelőadóra kenni, aki ott volt a szakértőinkkel együtt Szmolenszkből és nagy kíváncsisága révén lett ismert. Az orosz fél követelésére, amit Andrej Morozov, a katasztrófát kivizsgáló orosz bizottság alelnöke közvetített, már 2010 április 14-én Edmund Klich kizárta Milanowskit a nyomozásból.

### „Edmund, elintézzük neked, hogy közvetlenül Tuskkal beszéljél?”

A titokban készült felvétel arra utal, hogy Morozov megkérdezte: »Edmund [Klich], elintézzük neked, hogy közvetlenül a miniszterelnökkel [Tuskkal] beszéljél, ne pedig a honvédelmi miniszterrel?».

„Meg kell mondanom, hogy ez elképesztő eset. Hogy egy idegen állam tisztviselője ilyen kezdeményezéssel forduljon a lengyel kormány tisztviselőjéhez, hogy egy idegen ország hasson oda a lengyel kormányra az ön ügyében” – mondta felháborodva Bogdan Klich, a HM főnöke.

A lengyel honvédelmi miniszter mondta: „Bókolunk az oroszok irányába. Bók az oroszok irányába – hogy ne legyen kétség afelől, hogy valaki részt vehet ebben a bizottságban, annak tevékenységében, amikor Oroszország információ jött, hogy az orosz bizottság civil jellegű – hogy bevittem ebbe a bizottságba a Légi Baleseteket Kivizsgáló Bizottság három tagját és Edmund Klich urat a bizottság elnökének neveztem ki”.

Cieniuch tábornok pedig megkérdezte: „Az normális helyzet, elfogadható, hogy az oroszok nem engedték meg, hogy részt vegyünk a navigációs berendezések berepülésén? Még hallgatni sem engedték a hordozható készüléken”.



Emlékmenet a szmolenszki katasztrófa évfordulóján – Varsó, 2011 április 10



# TOMASZ TUROWSKI – SZMOLENSZKI FŐÜGYÉSZ

GRZEGORZ WIERZCHOŁOWSKI  
LESZEK MISIAK

**T**omasz Turowski, volt kommunista kém részt vett 2010 május 6-án Oroszországban az orosz és lengyel szakértők szmolenszki katasztrófájának szentelt különleges találkozásán, amelyről egyetlen lengyel média és egyetlen állami intézmény sem tájékoztatta a közvéleményt.

Mit keresett az orosz és lengyel ügyészek megbeszélésén Tomasz Turowski, az akkori moszkvai lengyel nagykövetség dolgozója? Milyen szerepet töltött be a szmolenszki nyomozásban az az ember, aki – ahogy azt ma tudjuk – a szovjet titkos szolgálatok által felügyelt kommunista hírszerző szolgálat egyik legveszélyesebb ügynöke volt?

– A 2010 május 6-i találkozó szervezője az Orosz Föderáció Főügyésze volt. A találkozón részt vett a moszkvai lengyel nagykövetség képviselője, mivel a LK moszkvai nagykövetsége rutin módon részt vesz az orosz félnek jogi segítség keretében küldött megkeresések alapján készített peres anyagok lengyel ügyészségnek való átadásában – magyarázta Zbigniew Rzepa ezredes a Legfelsőbb Katonai Ügység képviselőjében a Lengyel Újságnak nyújtott nyilatkozatában.

## Turowskiról egy szót sem

Az oroszországi találkozón – ahogy azt a Lengyel Távirati Iroda jelentette – részt vett Jurij Csajka, a Föderáció főügyésze, helyettese Alexander Basztrikin, Szergej Fridinszki, legfőbb orosz katonai ügyész, Andrzej Seremet, lengyel legfőbb ügyész, Krzysztof Parulski, a Legfelsőbb Katonai Ügység főnöke, valamint Krzysztof Karsznicki, a Legfőbb Ügység Nemzetközi Együttműködési Főosztálya akkori főnöke (Ales Bialacki ellenzéki aktivista adatainak a belorusz hatalomnak való kiadásával kapcsolatos botrány után távozott).

Turowski a találkozón a LK moszkvai nagykövetsége politikai osztálya vezetőjeként vett részt, annak ellenére, hogy a találkozón jelen kellett volna lennie Jerzy Bahr nagykövetnek, vagy formális helyettesének Piotr Marciniak személyében.

Ami pedig különösen érdekes, a ügyészek találkozására – Turowski részvételével – ugyanazon a napon került sor, amikor az akkori lengyel házelnök Bronisław Komorowski (a köztársasági elnöki funkcióját betöltve), 20 orosz állampolgárnak magas állami kitüntetést adott át „a lengyel speciális különgép szmolenszki katasztrófája után az orosz fél részéről tett cselekedetekért és különös tettekért”. A lengyel-orosz kiegyezés hangulatába beleíródott Komorowski moszkvai látogatása és Stanisław Koziej tábornok (a Nemzetbiztonsági Iroda főnöke) szívélyes társalgása Nikolaj Patruszev tábornokkal (az Orosz Biztonsági Tanács titkárával és az FSB volt főnökével), melyekre az ügyészek moszkvai találkozója után pár nappal került sor.

## A fekete doboz visszakerült Oroszországba

A kölcsönös udvariasságok megtétele után már másnap Andrzej Seremet közölte, hogy az ATM menetíró készüléket, tehát a harmadik lengyel

fekete dobozt elszállították... Oroszországba. Az ATM menetíró volt a fedélzeti számítógépen kívüli (amit az Egyesült Államokban került bevizsgálásra) egyetlen fontos és hiteles bizonyíték, amivel a lengyel fél rendelkezett.

Eközben az oroszok, annak ellenére, hogy Seremet folyamatosan a „kiváló együttműködésről” biztosított mindenkit, kezdettől fogva akadályozták a kivizsgálást, esetenként egyenesen megsemmisítve vagy meghamisítva a bizonyítékokat. A orosz szolgálatok által őrzött menetíró készülékek a mai napig Oroszországban vannak, hasonlóképpen a Tu-154-es gép roncsai és számos igen fontos bizonyíték, mint például a Szmolenszkből elhunyt kormányőrök fegyverei.

2010 április 19-én a lengyel fél felkérte az oroszokat, hogy adják oda többek között a szmolenszki repülőter berendezéseinek működtetésével kapcsolatos dokumentációt, a légi irányítótoronyban április 10-én készült videofelvételt, a légi irányító szolgálat tisztviselői munkaköri leírását, a szmolenszki repülőterén április 10-én végrehajtott valamennyi repülés időbeosztását, valamint a helyszínen készített fényképek dokumentációját, beleértve a közvetlenül a katasztrófa bekövetkezése után készült fényképeket. Moszkva a mai napig egyetlen kérést sem teljesített, pedig azok nagy részét - a „kiváló együttműködés” esetén – néhány nap alatt el lehetett volna intézni.

## A GRU felügyelete alatt?

Amikor a repülőgép a lengyel elnökkel és 95 további utassal a fedélzetén lezuhant Szmolenszk közelében, Tomasz Turowski ott volt a Szevernij repülőterén. Nem tudni, mit csinált közvetlenül a tragédia után.

Dariusz Górczyński, a KüM Keleti Főosztálya Orosz Föderáció osztálya vezetője így nyilatkozott: „Turowski nagykövet körülbelül 12 óraker jelezte nekem, hogy azt a tájékoztatást kapta az orosz Szövetségi Biztonsági Szolgálat egyik tisztjétől, hogy három ember túlélte a katasztrófát és súlyos állapotban kórházba vitték őket”. A három sérült utassal (vagy a katasztrófa helyszínéről szirénázva elinduló három mentőautóval) kapcsolatos pletyka vagy valós információ több tanú, többek között az egyik kormányőr tiszt vallomásaiban is megjelenik.

A katasztrófa után Turowski nem reagált arra a kérésre, hogy tegyék lehetővé a Jak-40-es gép felszállását Szmolenszkből Jacek Sasinnal, az Elnöki Hivatal helyettes vezetőjével a fedélzetén, aki a lehető leghamarabb vissza akart menni Varsóba.

A fennmaradt dokumentumok szerint Turowski, aki 1973 óta a BM az Biztonsági Szolgálat I Főosztálya XIV Osztálya ügynöke volt, un. „illegálisként” működött, tehát hivatalosan nem töltött be diplomata funkciót és speciálisan hamisított életrajzzal rendelkezett. „Az illegálisok tehetségét gyakran a »SzB«, vagyis »szovjet barátok« is igénybe vették, tehát a KGB és a GRU is” – mondta el Sławomir Cenckiewicz történész.

2010 októberében a „Lengyel Újság” leköszölte, hogy a Stratfor amerikai hírszerző ügynökség szerint az ügyészek találkozásának – melyen Turowski is részt vett 2010 május 6-án – egyik fő résztvevője, Jurij Czajka „a GRU-hoz közel álló személy”.

DOROTA KANIA

## Amerikában kereste a segítséget

**E**ddig iratlan szabály volt, csak azoknak volt gondja az igazságszolgáltatással, akik segítettek a szmolenszki katasztrófával kapcsolatos orosz hazugságok feltárásában. Így működött ez, amikor a Legfőbb Katonai Ügység főnöke Krzysztof Parulski tábornok volt, míg a szmolenszki kivizsgálást Zenon Serdyński ezredes felügyelte, aki a nyolcvanas években az ellenzéki mozgalom bebörtönzésében jeleskedett.

Vajon a Varsói Körzeti Ügység által folytatott nyomozás feltárja további személyek felelősségét – a Kormányország helyettes főnökén kívül –, akik mulasztást követtek el Lech Kaczyński katyni látogatásának megszervezésénél?

## Megírta a Fehér Könyvet

Antoni Macierewicz, a szmolenszki katasztrófát vizsgáló parlamenti bizottság elnöke, aki 2010 április 10-e óta keresi a katasztrófával kapcsolatos igazságot, kutatásainak eredményét a Fehér Könyvben foglalta össze. Macierewicz részletesen dokumentálja a lengyel kormány és az Orosz Föderáció által a látogatás előkészítése és a katasztrófa után tett intézkedések során elkövetett hibáit.

2011 decemberében derült ki, hogy a varsói ügyészek Andrzej Seremet főügyészhez fordultak és kérték Antoni Macierewicz mentelmi jogának megvonását és egyben törvénysértéssel vádolják a feloszlott Katonai Hírszerző Szolgálat (a

Marek Pasione, a Legfőbb Katonai Ügység kidelegált civil ügyész a Legfőbb Katonai Ügység helyettes főnökével, Zbigniew Woźniak tábornokkal közösen felügyelte a szmolenszki kivizsgálást.

Pasionek a maffiaüzemek könyörtelen vádemelőjeként volt korábban ismeretes. A Jog és Igazságosság kormánya idején a különleges szolgálatok koordinátora szerepét betöltő Zbigniew Wassermann közeli munkatársa volt. A szmolenszki kivizsgálás felügyelete átvétele után konfliktusba keveredett Parulski tábornokkal, aki csapnivalóan készítette elő az ügyészek tavaly júniusi moszkvai látogatását. Ennek eredményeként Pasione, ahelyett, hogy részt venne a tanúk kihallgatásában és a kivizsgálás egyéb feladataiban, két hetet tétlenül töltött el a szállodában.

Tavaly júniusban a Legfőbb Katonai Ügység akkori főnöke Krzysztof Parulski tábornok felfüggesztette Pasioneket a katasztrófa kivizsgálásával kapcsolatos titkok állítólagos kiszivárogtatására való hivatkozással. Beszélgetőpartnereink véleménye szerint az igazi okok Pasionek ügyész megállapításai voltak: véleménye szerint nagy volt a valószínűsége, hogy magas rangú állami tisztviselők kerülnek megvádolásra a repülőút előkészítésével kapcsolatos mulasztások címén. Ilyen vádat emelhetnek többek között Tomasz Arabski, a Miniszterelnöki Hivatal főnöke és Bogdan Klich honvédelmi miniszter ellen is.

# BŰNTETÉS JÁR SZMOLENSZKÉRT

kommunista katonai hírszerző szolgálat utódja) átvilágításával kapcsolatos jelentése kapcsán.

– Az Antoni Macierewicz mentelmi jogának megvonására irányuló kérelem ügyészségnek való visszaküldése mellett döntöttem – jelentette ki Andrzej Seremet főügyész. Mint elmondta, a kérelem formai és tartalmi hibákat tartalmaz, ezért ebben a formában nem elbírálható. A főügyész arra is felhívta a figyelmet, hogy a bizottság elnöke nem kizárólagos szerzője a jelentésnek, mivel az bizonyos mértékig csapatmunka eredménye.

A Jog és Igazságosság párt elnöke Jarosław Kaczyński mindezt úgy értékelte, hogy az ügyészség azon döntése, mely szerint meg akajra vonni Antoni Macierewicz mentelmi jogát a Katonai Hírszerző Szolgálatról szóló jelentés közzétételéért, jól mutatja, hogy „a mi országunk mennyire a Lengyel Népköztársaság folytatása”.

## Felfedték az oroszok hazugságait

Bartosz Stroński ezredes pilóta, Arkadiusz Protasiuk őrnagy barátja, egy másik pilótával közösen hallgatta meg Moszkvában a fekete dobozokban rögzített, az elhunyt kollégáik beszélgetését tartalmazó felvételeket. A meghallgatások eredményeként készült sztenogramokat a lengyel pilóták is aláírták.

– Aláírtam a beszélgetések sztenogramját tartalmazó dokumentumot. Nem tudom mi az oka, hogy más sztenogramot tettek közzé – nyilatkozta Stroński ezredes 2010 júniusában. A Tu-154-es gép pilótáifülkéjében zajlott beszélgetés hivatalos leírása alatt úgy szerepel Stroński, mint aki felismerte a fülkében tartózkodó személyek hangját. Ennek ellenére a közzé tett dokumentumon a neve alatt hiányzik az aláírása.

A kedden közzé tett sztenogram alatt hat személy szerepel: Stroński, Sławomir Michalak és Waldemar Targalski szakértők – valamint három orosz. De csak öt aláírás látható, hiányzik egy, éppen Bartosz Stroński aláírása.

A katonai ügyészség vádat emelt ellene a 2010 április 10-i szmolenszki repülőút megszervezésével kapcsolatos kötelességei elmulasztása címén, konkrétan a Tu-154M gép személyzetének kiválasztásával és felkészítésével kapcsolatban. A mai napig a Miniszterelnöki Hivatalnak a repülőutat szervező munkatársai közül senki ellen sem emeltek vádat, pedig a dokumentumok (többek között a HEAD instrukció) egyértelműen kimondják, hogy a repülőutak előkészítéséért a Miniszterelnöki Hivatal főnöke felel. Lech Kaczyński elnök, Felesége és kíséretük repülőútjának előkészítéséért Tomasz Arabski a felelős.

December 2-án a Legfőbb Katonai Ügység fegyelmi szövívője a fegyelmi bíróságnak intézett beadványában Marek Pasione megbüntetését kérte, akit fegyelemsértéssel vádolt. A vád szerint az ügyész méltóságot sértő magatartást tanúsított, kapcsolatba lépve „idegen hatalmak ügynökeivel”. Arról van szó, hogy Pasionek ügyész nem hivatalosan az Egyesült Államok varsói nagykövetsége képviselőihez, az ottani CIA és az FBI ügynökökhöz fordult a szmolenszki kivizsgálás során felhasználható bizonyítékokat keresve.

## Nyugdíjba számúzve

Zbigniew Woźniak ügyészt, Marek Pasionek felettesét 51 éves korában nyugdíjba vonulásra kényszerítették. Korábban pedig a Katonai Elhárító Szolgálat permanens módon megfigyelés alatt tartotta. Woźniak munkássága a szmolenszki katasztrófa kivizsgálásban vitathatatlan – neki köszönhető, hogy a J. Sehn professzorról elnevezett krakkói Bírósági Szakértői Intézet elvégezte a Tu-154M gép fekete dobozainak vizsgálatát, mely kimutatta az oroszok, a MAK és a Miller-bizottság hazugságait.

## Az elnök támadja az ügyészséget

Az ügyészség szmolenszki katasztrófával kapcsolatos tevékenysége, többek között a J. Sehn professzorról elnevezett krakkói Bírósági Szakértői Intézet szakértőinek véleménye, valamint a szakértők Kormányfővel kapcsolatban véleménye közzététele Bronisław Komorowski erőteljes kritikáját váltotta ki.

– A legutóbbi események, mint a szmolenszki katasztrófa kivizsgálásával kapcsolatos szakértői vélemény körzeti ügyészség szövívője általi közzététele, a legkevesebb, hogy furcsállandók. Ez a Főügyészségen jelenlevő nem egészen világos indítatásokra utaló jel – mondta Komorowski elnök, aki szintén megállapította: „a szmolenszki katasztrófa forrása a nem megfelelő időjárás körülmények közepette történő leszállási kísérlet volt”.

Az elnök ügyészséggel szembeni idegenkedésének következő megnyilvánulása volt, amikor február 3-án nem adta át Jerzy Artymiak ezredesnek, Legfőbb Katonai Ügység új főnökének kinevezését. Állítólag nem volt rá ideje, bár ugyanezen a napon nyújtotta át a Börtönszolgálat helyettes főnökének a tábornoki kinevezését.

– Már látni, hogy nem csak a kormány fogja támadni az ügyészséget, hanem az elnök is, aki támogat minden, a már amúgy is kétséges függetlenségű ügyészség munkáját korlátozó intézkedést.



Az oroszok megsemmisítik a roncsokat

Jerzy Targalski, a kiadás szerkesztője, elérhetőség contact@freepl.info