

## Zamach w Smoleńsku – lot PLF101

Przedstawiamy państwu efekt dochodzenia przeprowadzonego przez wielu internautów. W oparciu o stenogramy oraz inne potwierdzone doniesienia prasowe.

### Podstawowe fakty.

Wiadomo, że samolot rozbił się przed lotniskiem. Podstawowe pytanie jakie zostało sformułowane brzmi :

**Dlaczego samolot znalazł się przed płytą lotniska w odległości 1100 metrów, na wysokości kilku – kilkunastu metrów, w pozycji odległej około 50 metrów od osi pasa lotniska.**

Zakładane odpowiedzi :

- a) z wykresu A wynika że samolot podejmował próbę lądowania.
- b) maszyna uległa awarii i to spowodowało obniżenie lotu.
- c) błąd pilota.

Analiza przyjętych tez :

- a) przyjęliśmy wariant lądowania ze względu na tor lotu.
- b) według doniesień nie było awarii sprzętu samolotu – odrzucamy hipotezę.
- c) wniosek dotyczący ewentualnego błędu pilota będzie antytezą punktu (a)

### Analiza podejmowania decyzji przez kapitana o lądowaniu.

Do analizy został użyty fragment stenogramu od przejścia nad pierwszą radiolatarnią 1NDB do zaniku sygnałów. Dowód jest zawarty w czasie od 10:40:31 do 10:40:48.

Uwaga nasza była skupiona na sposobie lądowania i zbadaniu procedur w oparciu o dane ze stenogramu oraz brakujące zjawiska, które musiały wydarzyć się aby doszło do lądowania.

Czas w Sek	Od	Do	Komenda/rozmowa/głos
10:39:49	"10:39:49,9"	"10:39:52,3"	"Podchodźcie do dalszej, na kursie i ścieżce, odległość 6."
10:39:50	"10:39:50,2"	"10:39:58,0"	" <b>Sygnal dźwiękowy, F845Hz. Dalsza prowadzącej</b> "
			<i>Sygnal 1NDB może być fałszywy, odległości podawane przez wieżę są pomijane w dalszych rozwiązaniach ponieważ też są fałszywe. Dlatego budowanie wykresów toru lotu jest ogólnie tylko teoretyczne i nie prowadzi do żadnych wniosków. Wszystkie wykresy występujące w internecie są tylko pogładowe.</i>
10:39:51			
10:39:52	"10:39:52,2"	"10:39:53,7"	"Dalsza."
10:39:53			
10:39:54	"10:39:54,1"	"10:39:55,0"	"(niezr.)"
			<i>W tym czasie zostaje zerwana linia energetyczna. Prawdziwa wieża nie ma łączności z PLF101.</i>
10:39:55			
10:39:56			
10:39:57	"10:39:57,1"	"10:39:59,3"	400 metrów.
10:39:58			
10:39:59			
10:40:00			
10:40:01			
10:40:02	"10:40:02,6"	"10:40:15,6"	"(niezr.)"
10:40:03			
10:40:04			
10:40:05			
10:40:06	"10:40:06,7"	"10:40:07,8"	"[TAWS] TERRAIN AHEAD"

10:40:07			
10:40:08			
10:40:09			
10:40:10			
10:40:11			
10:40:12			
10:40:13	"10:40:13,5"	"10:40:14,6"	"4 na kursie i ścieżce"
10:40:14			
10:40:15			
10:40:16	"10:40:16,7"	"10:40:17,6"	"Na kursie i ścieżce."
10:40:17			
10:40:18	"10:40:18,6"	"10:40:20,1"	"(niezr.)"
10:40:19	"10:40:19,6"	"10:40:21,1"	300
10:40:20			
10:40:21			
10:40:22	"10:40:22,8"	"10:40:25,6"	"(250 metrów)"
10:40:23			
10:40:24	"10:40:24,6"	"10:40:26,7"	250
10:40:25			
10:40:26	"10:40:26,6"	"10:40:27,8"	„3 na kursie i ścieżce"
10:40:27			
10:40:28			
10:40:29	"10:40:29,6"	"10:40:30,3"	"(niezr.)"
10:40:30			

**!!!! Tutaj zaczyna się proces podejmowania decyzji o lądowaniu. !!!!**

10:40:31	"10:40:31,2"	"10:40:32,4"	"Reflektory włączcie"
<i>Zaproszenie do lądowania złożone przez fałszywą wieżę jak głos diabła kuszącego Jezusa na pustyni.</i>			
10:40:32	"10:40:32,4"	"10:40:33,5"	"[TAWS] TERRAIN AHEAD"
10:40:33	"10:40:32,9"	"10:40:33,6"	200
10:40:34	"10:40:34"	"10:40:34,8"	"Włączone"
10:40:35			
10:40:36			
10:40:37	"10:40:37,1"	"10:40:38,1"	150
10:40:38	"10:40:38,7"	"10:40:39,9"	"2 na kursie i ścieżce"
<i>Komunikat fałszywej wieży o odległości 2 km od progu lotniska. Każdy pilot mając instrukcję lądowania schematy D i E danego lotniska wie, że za ok. 900 metrów znajdzie się nad drugą latarnią. Kapitan utrzymuje wysokość 100 m i czeka na sygnał z drugiej radiolatarni. Jest to prawdziwy początek wypadku. Naprawdę jest ok. 3km.</i>			
10:40:39	"10:40:39,4"	"10:40:42,0"	"[TAWS] TERRAIN AHEAD, TERRAIN AHEAD"
10:40:40	"10:40:41,3"	"10:40:42,6"	100 metrów.
10:40:41	"10:40:42,6"	"10:40:42,7"	100
10:40:42	"10:40:42,6"	"10:40:44,1"	"[TAWS] PULL UP, PULL UP"
10:40:43			
10:40:44	"10:40:44,5"	"10:40:46,1"	"[TAWS] PULL UP, PULL UP"
10:40:45	"10:40:45"	"10:40:47,1"	"Sygnał dźwiękowy F=800 Hz. Bliższa prowadząca"
<i>Tęgo sygnału nie ma w stenogramie. Został wycięty. Mógł być słyszany od 10:40:43.</i>			
10:40:46	"10:40:46,6"	"10:40:49,2"	"[TAWS] TERRAIN AHEAD, TERRAIN AHEAD"
10:40:47			
10:40:48	"10:40:48,7"	"10:40:49,4"	100

**!!!! Tutaj kończy się proces analizy. Decyzja o lądowaniu zapadła. !!!!**

*W zakresie czasowym od 10:40:38 do 10:40:48 upływa ok. 11 sekund. Samolot lecący z prędkością do lądowania około 75-80 m/s przebył dystans ok 900m. Kapitan umie liczyć i spodziewa się spotkania drugiej radiolatarni. Sygnał drugiej – fałszywej radiolatarni jest wycięty ze stenogramu !!. Ale coż dalej dzieje się z samolotem. Kapitan wiedząc, że w instrukcji wysokość przelotu nad drugą radiolatarnią wynosi 70 metrów, zaczyna nieco gwałtowniej obniżać lot, aby trafić na początek pasa lotniska.*

10:40:48	"10:40:49,2"	"10:40:49,6"	"W normie."
10:40:49	"10:40:49,6"	"10:40:50,1"	90
10:40:49	"10:49:49,8"	"10:40:51,3"	
10:40:50	"10:40:50,0"	"10,40:51,3"	80
10:40:50	"10:40:50,5"	"10:40:51,2"	"Odchodzimy."

*Komenda „Odchodzimy” może być zadana w formie pytającej i wówczas nie wiemy czy drugi pilot pyta kapitana czy dokonuje manewru. My twierdzimy, że to jest tylko pytanie lub zmieniony fragment słowa „Podchodzimy”. Czyli może być to druga drobna przeróbka stenogramów.*

10:40:51	"10:40:51,5"	"10:40:58,0"	"Sygnał dźwiękowy, F=400 Hz.. (Wysokość niebezpieczna)."
10:40:51	"10:40:51,7"	"10:40:53,4"	
10:40:52	"10:40:51,8"	"10:40:52,4"	60
10:40:52	"10:40:52,3"	"10:40:53,1"	50
10:40:53	"10:40:52,4"	"10:40:53,4"	"Horyzont 101."

*Tutaj prawdziwa wieża odzyskuje zasilanie. Kontroler lotu krzyczy, ale już w tym momencie jest za późno. Kapitan jest geniuszem pilotażu. Myśli sobie, człowieku, pokaże wam wszystkim jak lądują polscy piloci. Mimo mgły, umiejętności kapitana oraz doskonale wycucie Tu154 i bardzo dobra kondycja psychofizyczna pozwoliły mu podjąć ryzyko.*

10:40:53	"10:40:53,0"	"10:40:53,6"	40
10:40:54	"10:40:53,7"	"10:40:55,5"	
10:40:54	"10:40:54,5"	"10:40:55,2"	30
10:40:55	"10:40:54,7"	"10:40:56,4"	"Kontrola wysokości, horyzont"

*Prawdziwa wieża informuje bez skutku. Kapitan już wcześniej podjął decyzję o lądowaniu. Tu odgrywają rolę sekundy, samolot waży ok. 100 ton. Procesu nie można już przerwać.*

10:40:55	"10:40:55,2"	"10:40:56"	20
10:40:56	"10:40:56"	"10:40:58,2"	"Sygnał dźwiękowy F=400 Hz"
10:40:56	"10:40:56"	"10:40:58,1"	<b>"Sygnał dźwiękowy F=800 Hz. Bliższa prowadząca"</b>

*Totalne zaskoczenie. Nie wiedzą gdzie są. Przecież znów upłynęło od ostatniej komendy 100 około 10 sekund i na tej wysokości powinien być widać początek pasa, a tu pole. Czas na wypowiedzenie czegokolwiek o własnej sytuacji zatrzymał się. Prawdziwość tego sygnału jest też wątpliwa.*

10:40:57	"10:40:56,6"	"10:40:57,7"	"Sygnał dźwiękowy, F=400 Hz, ABSU"
10:40:57	"10:40:56,6"	"10:40:58,2"	
10:40:58	"10:40:57,9"	"10:40:59,0"	"Sygnał dźwiękowy, F=400 Hz.. ABSU"
10:40:58	"10:40:58,6"	"10:41:00,2"	"[TAWS] PULL UP, PULL UP."
10:40:59	"10:40:59,3"	"10:41:04,6"	"Odgłos zderzenia z drzewami"
10:40:59	"10:41:00,3"	"10:41:01,4"	"Kurwa mać!"
10:41:00	"10:41:00,5"	"10:41:01,8"	"[TAWS] PULL UP, PULL UP."
10:41:00			
10:41:01			
10:41:01			
10:41:02	"10:41:02,0"	"10:41:03,4"	"Odejdźcie na drugi krąg!"
10:41:02	"10:41:02,7"	"10:41:04,6"	"Krzyk Kurwaaaaaa....."
10:41:03			
10:41:03			
10:41:04			
10:41:04			
10:41:05	"10:41:05,4"	"KONIEC ZAPISU"	

---

*10:56 Po długiej naradzie oraz zabezpieczeniu terenu wypadku przez oddziały specjalne, postanowiono ogłosić alarm. W tym momencie świadkowie z polskiego samolotu Jak-40 mówią o tym jak wybiega z wieży kontroler i krzyczy „co z nim będzie”, jest w szoku. Zdarzenie to opisuje Fakt (fakt.pl) Od 10:41 do 10:56 jest ok. 15 minut na dokonanie czynności zabezpieczających, których fragment znajduje się na filmie śp. Koli ( okrzyki, strzały z broni, śmiech, fruwające liny ).*

## Podsumowanie.

Kapitan samolotu PLF101 śp. Mjr Arkadiusz Protasiuk zachował się zgodnie ze sztuką lotniczą. Został niestety wprowadzony w błąd komendami wydanymi z wieży oraz z fałszywej drugiej radiolaterni :

10:40:31	"10:40:31,2"	"10:40:32,4"	<b>"Reflektory włączcie"</b>
10:40:38	"10:40:38,7"	"10:40:39,9"	<b>"2 na kursie i ścieżce" Rzeczywiście ok. 3 km</b>

oraz usuniętej ze stenogramu znak - :

10:40:45	"10:40:45"	"10:40:47,1"	<b>"Sygnał dźwiękowy F=800 Hz. Bliższa prowadząca"</b>
----------	------------	--------------	--

Dwie pierwsze komendy pozwalają już na oskarżenie kontrolera lotu. Trzecia komenda – sygnał z drugiej radiolaterni musiała być podana, ponieważ kapitan bez niej nie mógłby rozpocząć procesu lądowania. Proces lądowania przy użyciu dwóch radiolaterni eliminuje możliwość lądowania bez otrzymania sygnału drugiej radiolaterni. Jest to tak prosta zależność aż trudno w to uwierzyć. To jest liczenie do dwóch : jedna, druga, lądujemy. Zapamiętanie takiego procesu wymaga nadludzkich umiejętności. Jeden, Dwa. Trzecia komenda to Katyń II.

## Hipoteza błędu pilota/kontrolera.

Kapitan samolotu PLF101 śp. Mjr Arkadiusz Protasiuk zachował się bardzo dziwnie. Został niestety wprowadzony w błąd komendami wydanymi z wieży :

10:40:31	"10:40:31,2"	"10:40:32,4"	"Reflektory włączcie"
10:40:38	"10:40:38,7"	"10:40:39,9"	"2 na kursie i ścieżce" Rzeczywiście ok. 3 km

Dwie komendy pozwalają już na oskarżenie kontrolera lotu. Przy braku sygnału drugiej radiolatarni w warunkach braku widoczności kapitan popełnia błąd, podejmując próbę lądowania. ( chyba, że tak szkoła pilotów, aby lądowali z zamkniętymi oczami w śmietnikach ).

Takie postępowanie świadczy o upadku państwa polskiego. Coś innego słyszymy od wszystkich ministrów łącznie z prezesem , a co innego oglądamy jak to działa. Dziękujemy polskim władzom za zgodne z procedurami przygotowanie tej śmiertelnej wizyty.

## Hipoteza awarii sprzętu.

Kapitan samolotu PLF101 śp. Mjr Arkadiusz Protasiuk został zaskoczony utratą wysokości.

Dodatkowo został wprowadzony w błąd komendami wydanymi z wieży :

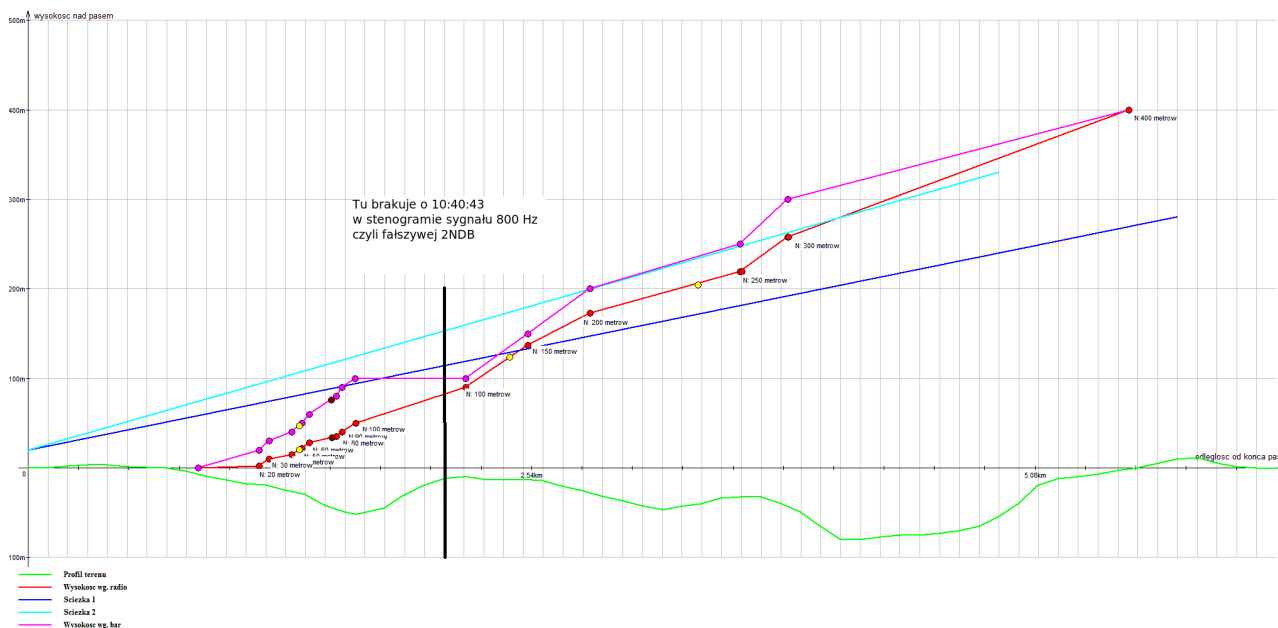
10:40:31	"10:40:31,2"	"10:40:32,4"	"Reflektory włączcie"
10:40:38	"10:40:38,7"	"10:40:39,9"	"2 na kursie i ścieżce" Rzeczywiście ok. 3 km

Dwie komendy pozwalają już na oskarżenie kontrolera lotu.

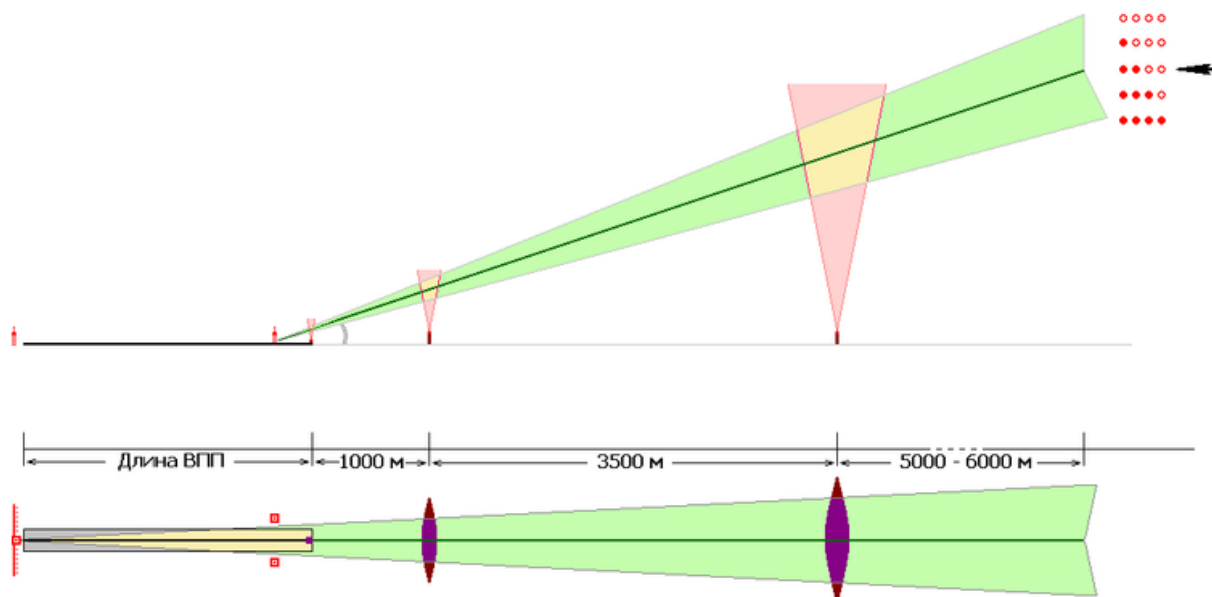
Pilot postanawia lądować, ale nagle następuje utrata panowania nad sterem samolotu. Samolot opada a pilot już nie uzyska panowania. Części, które mogły ulec awarii można będzie kupić na targu u ruskich.

Tu należą się podziękowania władzom polskim za przekazanie śledztwa i idealne pilnowanie własnych interesów ( grupy archeologów będą za 1000 lat zbierały szczątki tego samolotu ).

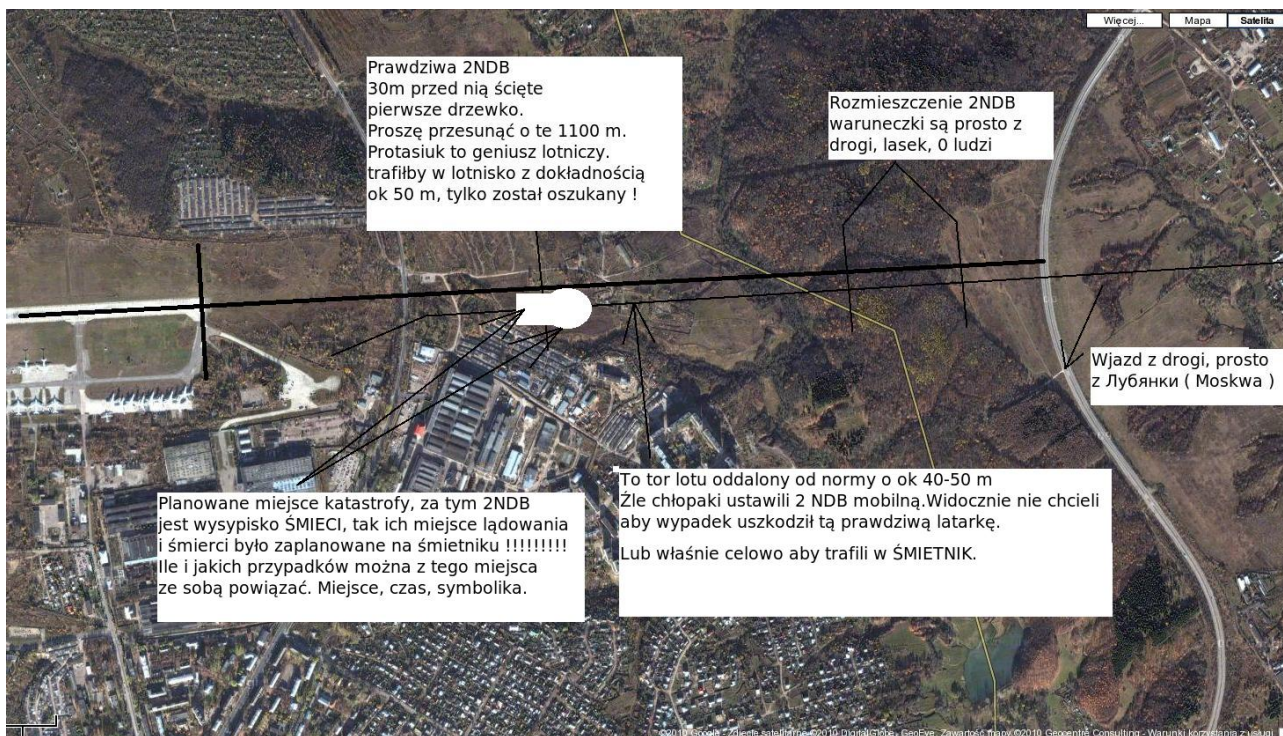
### A. Schemat ideowy toru lotu.



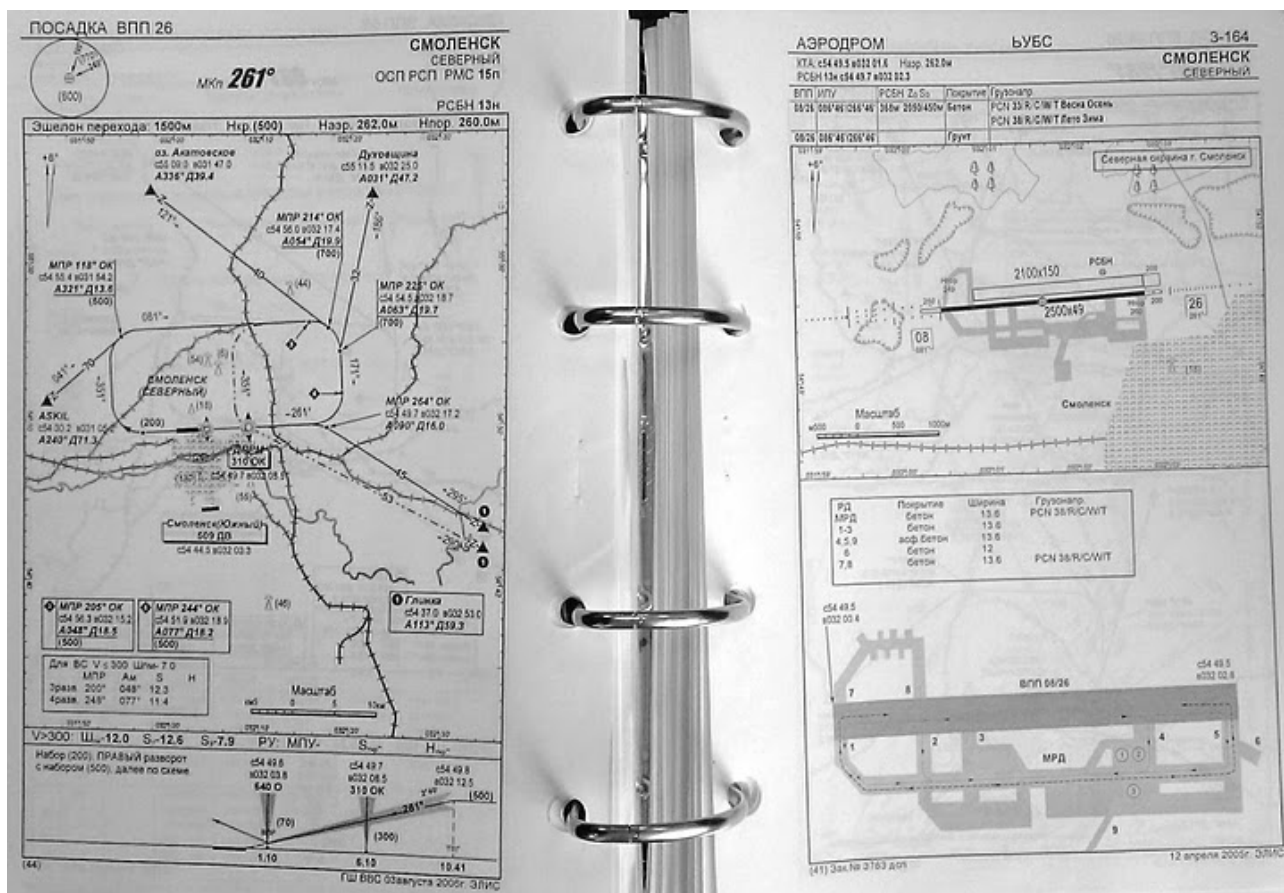
B. Przykład ideowy działania stacji NDB ( to nie jest schemat ze Smoleńska ).



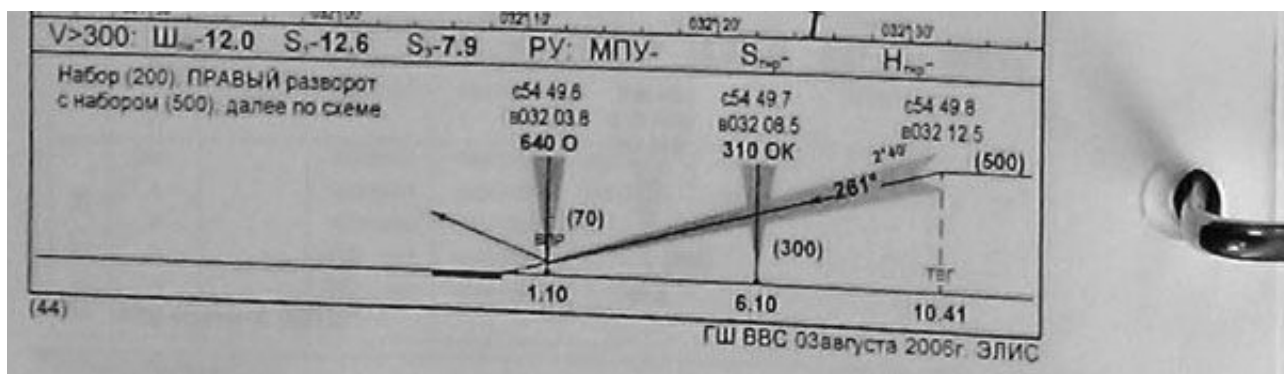
C. Szkic terenu z okolic miejsca zamachu.



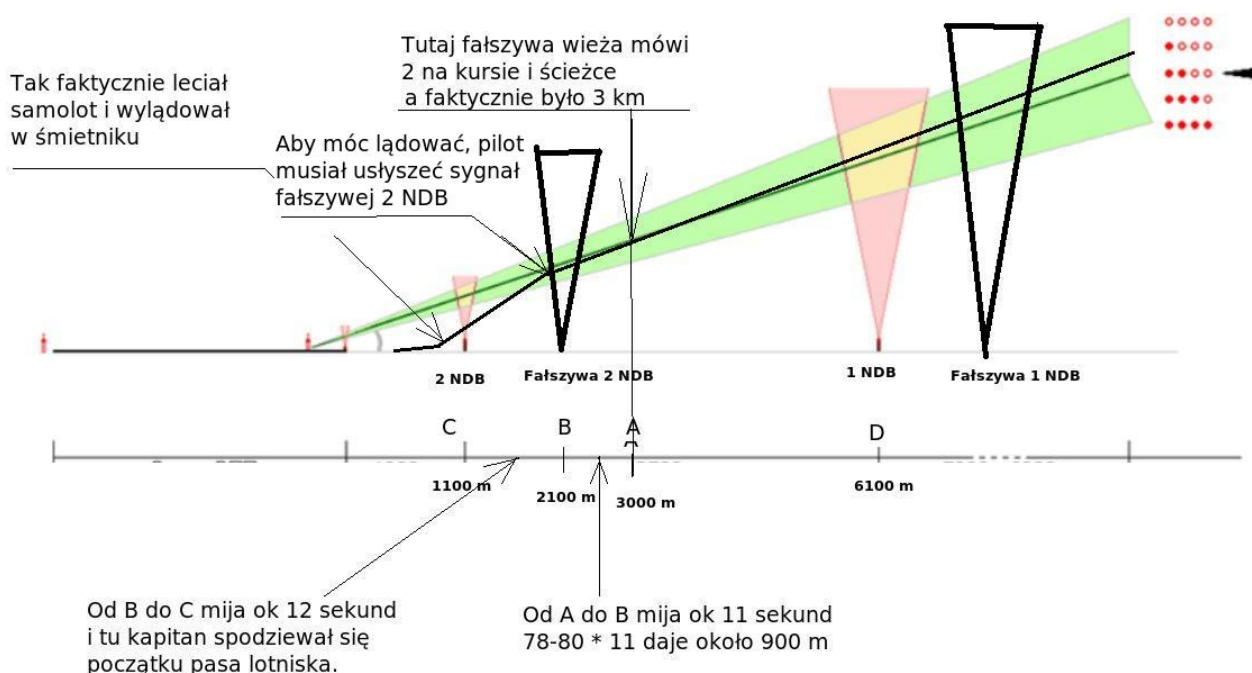
D. Instrukcja lądowania na lotnisku w Smoleńsku :



E. Rozstaw radiolatarni lotniska w Smoleńsku z instrukcji .



## F.Schemat lądowania Tu154 – PLF101 w Smoleńsku :



Procedura lądowania jest bardzo prosta. Mijamy 1 NDB - sygnał , mijamy 2 NDB - sygnał , lądujemy.  
Odległości A B od pasa są teoretyczne tak jak podawane komendy z wieży.  
Sygnał z 2NDB musiał być podany kapitanowi bo inaczej nigdy nie obniżyłby lotu do 20 metrów.  
Jest to tak prosta sprawa, że nie wymaga badania przez psychologa. Kapitan został oszukany fałszywym sygnałem 2NDB i fałszywymi informacjami z wieży.

## G.Inne materiały i źródła :

Seria zdjęć i schematów Siergieja Amelina : <http://picasaweb.google.ru/Amlmtr/MWzNeJ#>

Informacje z Faktu o kontrolerach : <http://www.fakt.pl/K-wa-Co-teraz-ze-mna-bedzie-artykuly.73696.1.html>

Stenogramy rozmów :

[http://www.mswia.gov.pl/portal/pl/2/8507/Transkrypcja\\_rozmow\\_zalogi\\_samolotu\\_Tu154\\_M.html](http://www.mswia.gov.pl/portal/pl/2/8507/Transkrypcja_rozmow_zalogi_samolotu_Tu154_M.html)

Wywiad z kontrolerem ruchu, emerytowanym pilotem myśliwców ( funkcje oblatywacza i testowanie urządzeń zakłócania elektronicznego ), radioamator praktykujący .

## **Dodatek z filmu śp. Koli klatki 1337-1394.**

Od początku zastanawia na tym filmie okoliczność wypowiedzenia przez autora słynnych słów „Ni chuja siebie”. Autor filmu usłyszał głos upadającego samolotu oraz eksplozje. Wiedział od początku, że zdarzył się wypadek. Czyli zanim cokolwiek zobaczył miał pełną świadomość o katastrofie. Postanawia udać się na miejsce wypadku. Zaczyna się film, zdyszany śp. Kola zmierza w kierunku centrum wypadku, ogląda fragmenty samolotu , od pewnego momentu zaczyna się dziać :

- 1) Kola stoi i gapi się na ogon i skrzydło.
- 2) Zaczyna wyc syrena - przenośna, zaczynają się wypowiedzi osób znajdujących się w miejscu wypadku.
- 3) Coś musiało go nagle przestraszyć i nagle odwraca się ( efekt ewidentnego zaskoczenia )
- 4) Wyraźnie zwraca uwagę na linkę , wzrok idzie za nią ewidentnie przez jakiś czas.
- 5) Zaraz jednak słyszy podniesione głosy „ubijaj” i wiele innych.
- 6) Myśli sobie, że coś zaczyna się dziać niezwykłego.
- 7) Wycofuje się.
- 8) Słyszy strzały.
- 9) Ni chuja siebie – wypowiada to wówczas jak zorientował się, że dzieją się niesłychane rzeczy.
- 10) Ucieka dalej.
- 11) Zatrzymuje się za drzewem jakby chciał się schować.
- 12) Tego nie ma na filmie ale prosi się : Widzi jak żołnierze GRU wyjmują karty kredytowe ofiar, po czym odchodzą i w ciągu najbliższej godziny wybierają w bankomacie pieniądze z tych kart, ponieważ zapłatą za nadliczbowe godziny pracy miały być łupy znalezione przy przeszukaniu wstępnym miejsca zbrodni.

Wypowiedź – zdziwienie Koli, nie jest związana z faktem obejrzenia wypadku, ale z tym co się w tym momencie działo czyli ok.10-12 sekund przed wypowiedzeniem słów zdziwienia.

Proszę porównać film Wiśniewskiego. Wiśniewski nic już nie widział i nie działał pod wpływem bezpośrednio dziwnych wydarzeń – chodził normalnie i oglądał miejsce wypadku.

Kola swoje emocje pokazuje wyraźnie. Ucieka , zatrzymuje się, chowa za drzewem. Czy tak zachowuje się normalny widz ?

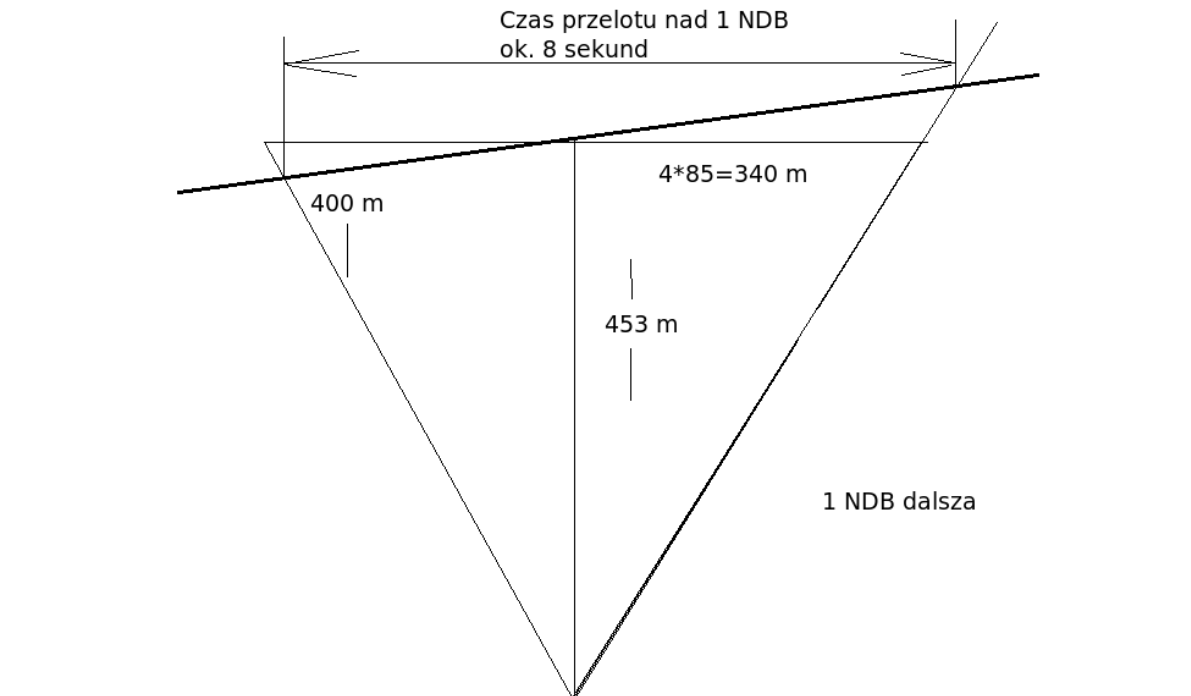
### **Rozprawa zamknięta.**

**Winni dalej będą działać. Następny będziesz Ty czytelniku.**



## A teraz dowód morderstwa.

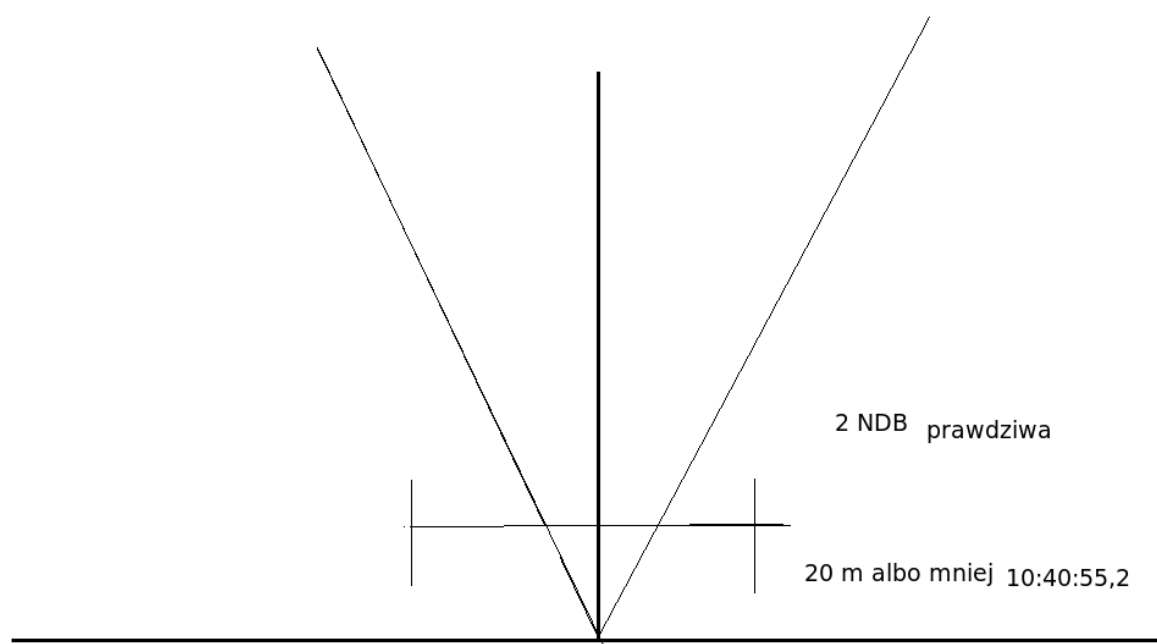
### X.Schemat pierwszej radiolatarni.



Stenogram od 10:39:50,2 10:39:58,0 Sygnał dźwiękowy, F845Hz. Dalsza prowadzącej  
Zaokrąglamy czas do 8 sekund prędkość ok. 85 m/s co daje w prostej 680 m na dwa  
w uproszczeniu bok trójkąta ma 340m, wysokość 453 co daje stosunek  $340/453 = 0.75$   
Obliczyliśmy w przybliżeniu kąt propagacji fal radiowych radiolatarni dalszej w Smoleńsku.

**Niech każdy naukowiec obliczy wszystkimi możliwymi metodami, pamiętając przy tym że tor lotu jest zmienny w prędkości i odbywa się po łuku. Dojdzie do różnic maksymalnie 1 sekundy w czasie, setnych stosunku boków trójkąta przelotu do wysokości.**

## Y.Schemat drugiej radiolatarni.



Stenogram od 10:40:56 10:40:58,1 Sygnał dźwiękowy  $F=800$  Hz. Bliższa prowadząca  
Czas w zaokrągleniu 2 sekundy, prędkość ok. 70 m/s czyli sprawdzamy wysokość  
 $70 / 0.75 = 93$ m. No jak to przecież radiolatarnie nadają z takim samym rozstawem.

**Producent radiolatarni montuje dwie identyczne radiolatarnie na lotnisku.**

**Każda wysyła fale dokładnie w takim samym rozstawie.**

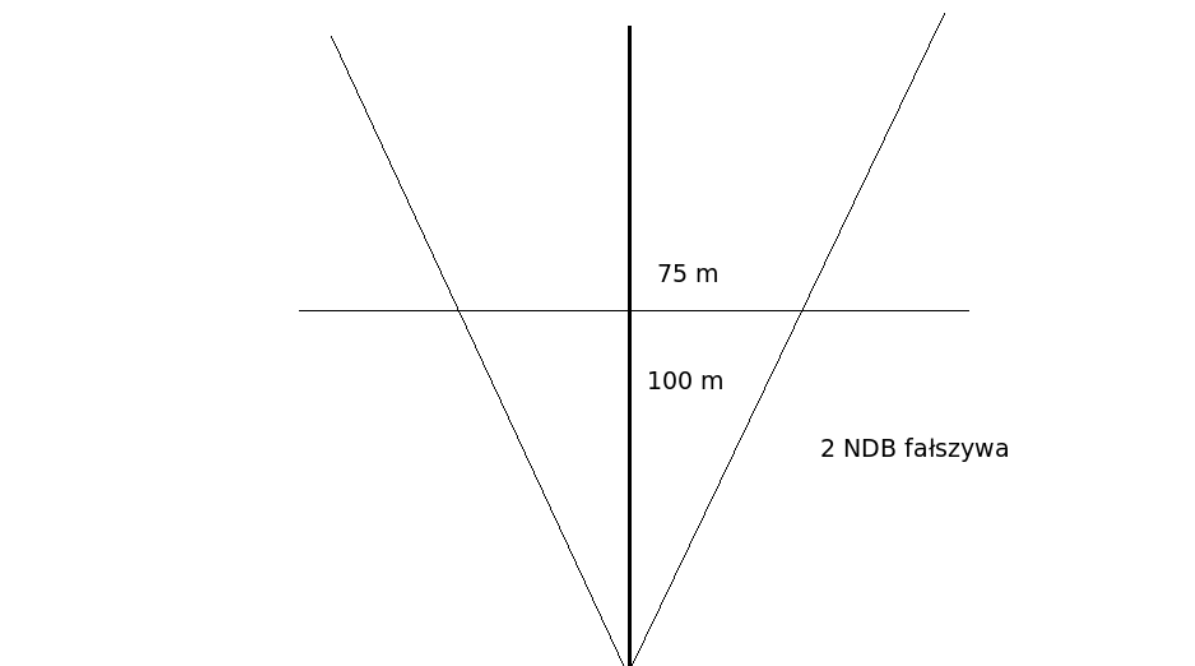
**Skoro pierwsza ma stosunek ok. 0.75 to druga też powinna mieć taki sam stosunek.**

**A w stenogramie samolot leci na wysokości 20 m i słyszy to 2.1 sekundy.**

**Totalne bzdury. To jest sygnał wklejony z innego przedziału czasowego zdarzenia.**

**To jest autentyczny sygnał tylko z momentu kiedy samolot był na wysokości 100 m i musiał podjąć decyzję o lądowaniu.**

**Z.Schemat prawdziwej to znaczy fałszywej drugiej radiolatarni.**



Stenogram od 10:40:41,3 do 10:40:49,4 samolot leci na 100 m poziomo z teoretyczną prędkością 75 m/s. Wycięty fragment stenogramu został wklejony później do czasu 10:40:56  $75/100 = 0.75$  czyli taki kąt propagacji fal jak 1 NDB. To pasuje tylko tutaj. W tym miejscu kapitan śp. Arkadiusz Protasiuk został oszukany.

**A to jest autentyczna fałszywa radiolatarnia, nad którą przelatując samolot, kapitan usłyszał sygnał i postanowił lądować.**

**Pisząc to płacząc i wspominam 96 niewinnych osób pozbawianych w tej chwili godności przez klakierów, karłów moralnych, frustratów, dyplomatołków bez wykształcenia, dewiantów psychicznych.**

**Polska 10.06.2010 05:10:13**