

Kto odpowie za Smoleńsk

Raport 2015



ZESPÓŁ PARLAMENTARNY

ds. Badania Przyczyn Katastrofy
TU-154 M z 10 kwietnia 2010 roku



POD KIERUNKIEM ANTONIEGO MACIEREWICZA

Warszawa, 10 kwietnia 2015 r.

Zespół redakcyjny:

Marcin Gugulski

Bartłomiej Misiewicz

Niniejszy Raport jest rozszerzeniem materiału opracowanego przez Kazimierza Nowaczyka, Ph. D. pt. „Śledztwo rosyjskiego rządu Władimira Putina w sprawie katastrofy polskiego samolotu rządowego w Smoleńsku”.

Zdjęcia:

z archiwum Zespołu Parlamentarnego

Na zdjęciu okładkowym Władimir Putin, Siergiej Iwanow i Donald Tusk zadowoleni po zakończeniu rozmów na miejscu smoleńskiej tragedii wieczorem 10 kwietnia 2010 r.

ISBN: 978-83-933564-7-8

Wydanie I

Warszawa 2015

Wydawnictwo: Rejtan Sp. z o.o.,

ul. Świętokrzyska 16; 00-050 Warszawa

Druk: KF Partner Sp. z o.o.

Wstęp

Przedstawiamy Państwu najnowszy raport Zespołu Parlamentarnego w przekonaniu, że gromadzi on podstawowe fakty i przesłanki pozwalające wyjaśnić tajemnicę smoleńskiej tragedii. Nie jest to jeszcze raport końcowy i dlatego mówimy wciąż o hipotezach. W naszym jednak przekonaniu stanowią one logiczny łańcuch przesłanek wskazujących kto, dlaczego i jak zabił Prezydenta Kaczyńskiego i polską elitę państwową w katastrofie smoleńskiej.

Aby to zrozumieć nie wystarczy sama techniczna analiza przebiegu katastrofy ani też odrębne badanie uwarunkowań politycznych i organizacyjnych ówczesnej sytuacji. Konieczne było połączenie obu tych kwestii by ukazać przerażający obraz wyłaniający się z kolejnych działań jakie podejmowano realizując tę największą tragedię Niepodległej Polski.

Materiał dowodowy jest jednoznaczny: nikt bardziej niż władcy Federacji Rosyjskiej nie skorzystał na śmierci Prezydenta Rzeczypospolitej i na eliminacji elity stanowiącej fundament niepodległościowej polityki Polski. Nie ulega przecież wątpliwości, że obecna ekspansja Rosji na Zachód nie byłaby możliwa gdyby żył Prezydent Kaczyński i gdyby kontynuowana była Jego linia polityczna.

Dla racjonalnie myślących Polaków było to oczywiste od samego początku. Dziś uświadamiają sobie to nawet nasi zachodni sojusznicy przyznając, że stanowisko Prezydenta Kaczyńskiego i obozu niepodległościowego było wynikiem obiektywnej oceny sytuacji a nie skutkiem antyrosyjskiej fobii. Rośnie też na świecie zrozumienie, że utrzymując w tajemnicy przyczyny tragedii smoleńskiej hodowano potwora, który żądał coraz większych ofiar. Mówiąc krótko: rośnie przekonanie, że publiczne ujawnienie przyczyn i winnych zbrodni smoleńskiej jest niezbędnym warunkiem skutecznego odparcia agresji ze wschodu.

Wynikiem tej zmiany jest podjęcie międzynarodowego śledztwa przez Radę Europy, która wyznaczyła już nawet angielskiego konserwatyście posła Roberta Neill Sprawozdawcą przyszedłego Raportu. Podobne wysiłki podejmowane są w Kongresie USA a konserwatyści brytyjscy w Parlamencie Europejskim zobowiązali się ostatnio postawić tę sprawę powtórnie na forum Unii Europejskiej.

Przeciwego zdania są politycy niemieccy oraz Platforma Obywatelska Ewy Kopacz, Donalda Tuska i Bronisława Komorowskiego. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera opublikowana ostatnio książka wybitnego dziennikarza śledczego Jürgena Rotha: „Tajne akta S...” Roth cytuje raporty ślone do Pullach (siedziba wywiadu niemieckiego – BND), z których wynika, że zamach smoleński przygotowała specjalna grupa operacyjna Federalnej Służby Bezpieczeństwa Rosji działająca pod przykryciem z terytorium Ukrainy.

W naszym Raporcie cytujemy fragmenty tego dokumentu nie przesądzając o jego prawdziwości. Nie ma jednak wątpliwości, że w tej sprawie musi zostać podjęte międzynarodowe dochodzenie wyjaśniające wszystkie okoliczności. Waga informacji zawartych w dokumentach cytowanych przez Rotha jest tego kalibru, że nikt nie może przejść nad nimi do porządku dziennego.

Teraz lepiej rozumiemy bezsensowne wydawałoby się gry polityczne, decyzje organizacyjne, administracyjne nonsensy. Lepiej też rozumiemy stanowisko władców Federacji Rosyjskiej, którzy przecież byli głównymi strategami i wykonawcami tej zbrodni.

Obowiązek wyjaśnienia sprawy spada na polską prokuraturę i odpowiednie instytucje państwa. Rzecz w tym, że dotychczasowe działanie tych instytucji, ich systematyczne kłamstwa i fałszowanie materiału dowodowego a także jawne i bezpardonowe wsparcie dla najbardziej brutalnych zachowań rosyjskich nie daje żadnych gwarancji dochodzenia do prawdy. Dobitym świadectwem takiej postawy była pamiętna wypowiedź Bronisława Komorowskiego, który oświadczył, że nie ma potrzeby międzynarodowego śledztwa gdyż jest przecież śledztwo polskie, jest śledztwo rosyjskie i jest wreszcie międzynarodowa komisja generał Anodiny! Podobnym cynizmem wykazała się ostatnio Prokuratura Wojskowa, która w oparciu o sfalszowany materiał dowodowy powtórnie oskarżyła polskich pilotów o spowodowanie śmierci Prezydenta Kaczyńskiego.

Dlatego, do czasu przywrócenia w Polsce podstawowych norm praworządności, ciężar wyjaśnienia zbrodni smoleńskiej spada na organizacje międzynarodowe. W przeciwnym bowiem wypadku okaże się, że za dramat smoleński w zasadzie nikt nie odpowie a winnymi, zgodnie z żądaniami Rosji, zostaną ogłoszeni polscy piloci.

W raporcie przywołujemy podstawowe dane, z których część jest znana już opinii publicznej z prac Zespołu, analiz prezentowanych w trakcie kolejnych Konferencji Smoleńskich, śledztwa blogerów, które wciąż trwa i artykułów publicystycznych. W świetle raportów funkcjonariuszy BND uzyskują one nowe znaczenie pokazując mechanizmy, które tę zbrodnię umożliwiły.

Trzeba na koniec podkreślić, że wysiłki nasze zmierzające do odkrycia prawdy nie byłyby skuteczne gdyby nie wsparcie wielu rodzin smoleńskich, których wytrwałość i determinacja jest fundamentem wszelkich naszych prac.

ANTONI MACIEREWICZ

Przewodniczący Zespołu Parlamentarnego ds wyjaśnienia katastrofy smoleńskiej z 10 kwietnia 2010 r.

SPIS TREŚCI

Streszczenie	5
1. Tło wydarzeń	9
1.1 Nieprawidłowości podczas organizacji wizyty Prezydenta RP w Katyniu	9
1.2 Remont generalny i przygotowanie Tu-154M nr 101 do lotu.....	15
1.3 Wnioski	17
1.5 Wyniki końcowe raportu MAK.....	20
1.6 Status niezależnego dochodzenia	20
2. Nawigacja w pobliżu lotniska Siewiernyj	22
2.1 Rozkazy z centrum operacyjnego w Moskwie (kryptonim „logika”) i błędne instrukcje dostarczane przez kontrolę ruchu lotniczego.....	22
2.2 „Niezarejestrowany” zapis wideo z ekranu radaru w wieży kontrolnej	25
3. Działania ratunkowe i badania medyczne	26
3.1 Opóźnienie pogotowia ratunkowego i jednostek ratowniczych	26
3.2 Naruszenie standardów medycznych w raportach z sekcji zwłok	26
4. Rosyjskie dochodzenie	30
4.1 Manipulacje na miejscu katastrofy.....	30
4.2 Niszczenie szczątków samolotu.....	32
4.3 Ukryte fakty i dokumenty	35
5. Rosyjski raport MAK	36
5.1 Czarne skrzynki	38
5.2 Całkowicie pominięte dane	40
5.3 Manipulacje danymi.....	40
5.4 Zafałszowania oświadczeń w ostatecznym raporcie mak.....	42
5.5 Raport KBWLLP.....	42
6. Niezależne śledztwo	44
7. Wnioski	51

Załącznik I	Dokumenty Państwowego Komitetu Śledczego Federacji Rosyjskiej
Załącznik II	Dokumenty Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego
Załącznik III	Transkrypcja nagrań z rejestratorów
Załącznik IV	Zeznania świadków
Załącznik V	Polska odpowiedź na wstępny raport Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego
Załącznik VI	Zdjęcia z miejsca katastrofy
Załącznik VII	Protokół NTSB z odczytania danych przez Universal Avionics
Załącznik VIII	Raport końcowy rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego
Załącznik IX	Polska ekspertyza ATM PP czarnych skrzynek
Załącznik X	Dane z czarnych skrzynek
Załącznik XI	Raporty rosyjskich prokuratorów i polskich archeologów
Załącznik xii	materiały międzynarodowych ekspertów i naukowców

Streszczenie

W dniu 10 kwietnia 2010 roku odbył się lot rządowego samolotu Tupolew Tu-154M (polski Air Force One) z Warszawy (Polska) do Smoleńska (Rosja). Na pokładzie znajdowała się delegacja najwyższego szczebla urzędników państwowych Rzeczypospolitej Polskiej, podróżujących z okazji obchodów 70. rocznicy Zbrodni Katyńskiej¹. Tego samego dnia o godzinie 10:41:06 czasu lokalnego samolot ten rozbił się niedaleko lotniska Siewiernyj w Smoleńsku. Według oficjalnego komunikatu nikt nie przeżył katastrofy, zginęło 96 osób znajdujących się na pokładzie („Katastrofa Smoleńska”). W skład delegacji wchodził: Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Pierwsza Dama, wszyscy członkowie Centralnego Dowództwa Sił Zbrojnych RP, szef banku centralnego, członkowie parlamentu i rządu a także twórczyni „Solidarności” Anna Walentynowicz i przedstawiciele Rodzin Katyńskich, wśród nich obywatel USA. Spośród dziesięciu generałów Wojska Polskiego, którzy zginęli w katastrofie smoleńskiej, pięciu służyło jako główni dowódcy NATO. Między nimi znajdował się generał Franciszek Gągor, typowany na stanowisko głównego dowodzącego siłami NATO w Europie, jak również generałowie wspierający amerykańskie misje wojskowe w Iraku i Afganistanie: Andrzej Błasik, Tadeusz Buk, Bronisław Kwiatkowski, Włodzimierz Potasiński i bp. Tadeusz Płóski.

Niniejszy raport opracowano w oparciu o wyniki badań przygotowanych przez ekspertów i naukowców ze Stanów Zjednoczonych, Kanady, Australii, Wielkiej Brytanii, Danii, Niemiec, Polski i Rosji, którzy w ciągu ostatnich pięciu lat współpracowali z Zespołem Parlamentarnym do spraw Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 roku². Raport niniejszy odnosi się głównie do oficjalnego raportu Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (Miezosudarstwiennyj Aviacyonnyj Komitet - MAK) („Końcowy raport rosyjski”) – instytucji, która przejęła odpowiedzialność za dochodzenie w sprawie tej katastrofy na podstawie dekretu Państwowej Komisji Śledczej, kierowanej przez premiera Władimira Putina³. Putin osobiście nadzorował wstępne śledztwo przez pierwsze 72 godziny jego trwania, a także sprawował kontrolę nad procesem dochodzeniowym do stycznia 2011 roku, dziewięć miesięcy po katastrofie. 13 kwietnia 2010 r. Rosyjska Państwowa Komisja Śledcza odrzuciła ofertę współpracy ze strony ekspertów Unii Europejskiej⁴. Do dnia dzisiejszego Władimir Putin nie podpisał raportu tej Komisji a stanowisko Federacji Rosyjskiej reprezentuje raport MAK.

Najistotniejsze ustalenia techniczne wspomniane w niniejszym dokumencie zostały przedstawione i potwierdzone przez ekspertów w ramach trzech konferencji naukowych poświęconych katastrofie smoleńskiej, które odbyły się w Warszawie w 2012, 2013 i 2014 r.⁵, jak również podczas publicznego wysłuchania w Parlamencie Europejskim w marcu 2012 r.⁶, w artykułach w recenzowanych czasopismach naukowych⁷ oraz w sprawozdaniach Zespołu Parlamentarnego⁸.

1 <http://www.archives.gov/research/foreign-policy/katyn-massacre/>

2 <http://www.smolenskzespol.sejm.gov.pl/>

3 Rozkaz nr 225 Prezydenta Federacji Rosyjskiej z dnia 10 kwietnia 2010 r. (Załącznik I).

4 *Ibid.*

5 <http://smolenskrash.com/index.php/Main/index/schedConfs/archive>

6 <http://ecrgroup.eu/news/public-hearing-the-rejected-truth/>

7 Załącznik XII.

8 *Ibid.*

Każdy rozdział niniejszego raportu zawiera przykłady najistotniejszych błędów i naruszeń standardów dochodzeniowych, opisanych w „Podręczniku wypadków i incydentów lotniczych” Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)^{9,10}, przypadki niszczenia lub manipulacji dowodami jak również manipulacje wnioskami zawartymi w Raporcie końcowym (MAK). Wszystkie cytowane tu wyniki zostały opublikowane przez Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Smoleńskiej.

Najważniejsze fałszerstwa dotyczące materiałów dowodowych oraz kwestie otwarte dotyczące śledztwa to, między innymi:

● Nawigacja lotnicza

Rosyjski raport końcowy zawiera sfalszowane dane oryginalnych ścieżek schodzenia zapisanych w CVR (rejestrator rozmów w kokpicie) przed katastrofą; oryginalne dane wskazują, że samolot został intencjonalnie skierowany poza prawidłową strefę lądowania, kolejne „potwierdzenia” błędnego kursu oraz ścieżki schodzenia samolotu przed katastrofą, dostarczane przez rosyjską kontrolę ruchu lotniczego Siewiernyj, zostały ukryte poprzez zmianę zapisu transkrypcji z CVR.

● Akcja ratunkowa i badania lekarskie

Rosyjskie zespoły szybkiego reagowania przybyły na miejsce katastrofy, odległe od pasa startowego o 400 metrów w kierunku południowo-wschodnim, dopiero w 17 minut po odebraniu sygnału; ratownicy medyczni byli opóźnieni o dodatkowych 12 minut. Rosyjskie władze złożyły deklarację, że nikt nie przeżył w niecałą godzinę od katastrofy, zanim odnaleziono wszystkie ciała pasażerów i załogi. Dane w kolejnych sprawozdaniach z autopsji odzwierciedlają drastyczne odejście od medycznych standardów, czego jednym z przykładów jest skrócone określenie przyczyny zgonu jednakowe dla wszystkich ofiar.

● Śledztwo

• *Miejsce katastrofy*

Lokalizacja głównych szczątków katastrofy uległa zmianie w nocy z 11 na 12 kwietnia. Końcowy raport rosyjski odnotowuje zmienioną lokalizację szczątków, aby uzasadnić twierdzenie, że samolot był w zasadzie nienaruszony przed zderzeniem z ziemią. Dowody wskazują na inną prawdopodobną przyczynę katastrofy - wybuch podczas lotu.

Nieupoważnione osoby (np. miejscowi cywile i media) miały niemal natychmiastowy dostęp do tej części miejsca katastrofy, która znajdowała się przed uderzeniem samolotu w ziemię, co spowodowało zniknięcie stamtąd licznych przedmiotów. Dzień po katastrofie nastąpiła mobilizacja ciężkiego sprzętu bezpośrednio na miejscu zdarzenia, między innymi w celu rozpoczęcia budowy betonowego dojazdu dla środków transportu, za których pomocą następnie usunięto wrak.

9 Bogdan Gajewski, Ph.D., II Konferencja Smoleńska, Warszawa 23.10.2013 r. Kanadyjski Starszy Inżynier Działań Naprawczych, specj. certyfikacja statków powietrznych. Pomaga Zarządom Bezpieczeństwa Transportu w badaniu wypadków i incydentów lotniczych; opiniuje raporty z wypadków i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, stwierdzając poprawność techniczną i oceniając potrzebę dalszych działań naprawczych. International Society of Air Safety Investigators – Członek Samodzielny.

10 Greg Makowski - FAA (Federalna Administracja Lotnictwa) wywiad kontrolera. <http://blogpublika.com/2014/05/02/nasz-wywiad-grzegorz-majowski-ekspert-federalnej-agencji-lotnictwa-usa-faa-to-co-zp-antoniego-macierewicza-osiagnal-to-cos-absolutnie-niesamowitego>

W ciągu 45 dni po katastrofie wycięto niektóre drzewa, a na głównym miejscu katastrofy przemieszczano wierzchnią warstwę ziemi wraz z ogromną ilością fragmentów wraku do głębokości około 60 cm¹¹, dodatkowo niszcząc kluczowy materiał dowodowy.

- *Wrak samolotu*

Do niszczenia wraku doszło przed rozpoczęciem transportu szczątków z miejsca katastrofy w dniu 13.04.2010 r. i proces ten kontynuowano w trakcie transportu.

Przeniesiony wrak samolotu był narażony na działanie czynników atmosferycznych przez co najmniej kilka następujących miesięcy.

- **Rosyjski raport końcowy (MAK)**

- *Rejestratory parametrów lotu*

Rosyjski raport końcowy zawiera transkrypcje z CVR (rejestratora rozmów w kokpicie), niezgodne zarówno z „oryginalnym” zapisem CVR dostarczonym polskiemu rządowi, jak i z innym egzemplarzem zapisu wykorzystywanym przez rosyjskich śledczych. Powszechnie znanych jest pięć różnych kopii zapisów CVR (dostarczonych przez Rosjan) z różnym czasem trwania nagrań.

Z pięciu rejestratorów pokładowych zainstalowanych w samolocie jednego nie odnaleziono, a dane z dwóch innych (połączonych równolegle) są niezgodne; oryginalne urządzenia pozostają w dyspozycji rosyjskich śledczych. Kopie nagrań dostarczone stronie polskiej były niepełne lub tak złej jakości, że to czyniło je bezużytecznymi dla dochodzenia.

- *Manipulacja danymi*

Analiza zakodowanych danych przygotowana przez Universal Avionics, producenta systemu TAWS (Terrain Awareness Warning System), została w Raporcie końcowym MAK pominięta w całości. Dotyczy to w szczególności ostatniej sekwencji danych (TAWS #38), składającej się z odczytu ostatniego, zarejestrowanego przez ten system, położenia samolotu, wysokości i innych kluczowych parametrów. Zapisy Raportu końcowego MAK są niespójne w stosunku do przytoczonego odczytu zapisu TAWS #38. Ukryty został nie tylko TAWS #38, ale w jego pobliżu usunięto około 1 sekundy danych zapisanych przez wszystkie rejestratory lotu.

Rosyjski Raport Końcowy nie analizuje istotnych danych przyspieszenia pionowego i przechylenia, zapisanych przez rejestratory lotu i uwidaczniających gwałtowne wstrząsy przed katastrofą samolotu.

11 Raport zespołu polskich archeologów omówiony w rozdziale 4.3.

Niniejszy dokument składa się z siedmiu głównych części:

1. Tło wydarzeń (Załącznik I, II)
2. Nawigacja lotnicza w pobliżu lotniska Siewiernyj (Załącznik II, III, IV)
3. Operacja ratunkowa oraz badania medyczne (Załącznik V, XII)
4. Śledztwo rosyjskie (Załącznik V, VI, VIII, IX, XI)
5. Końcowy raport rosyjski MAK (Załącznik VII, VIII, IX, X, XI)
6. Niezależne śledztwo (Załącznik XII)
7. Wnioski

1

TŁO WYDARZEŃ

09.04.2010. Warszawa (PAP) - Prezydent Lech Kaczyński udaje się w sobotę do Katynia, gdzie wraz z przedstawicielami Rodzin Katyńskich, a także parlamentarzystami i duchownymi, złoży hołd Polakom zamordowanym przez sowiecki reżim komunistyczny. W uroczystościach ma wziąć udział ok. 800 osób

1.1 Nieprawidłowości podczas organizacji wizyty Prezydenta RP w Katyniu

Polityka resetu z Moskwą

Po utworzeniu rządu Donalda Tuska rozpoczęto próby blokowania realizacji przez Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego kompetencji Głowy Państwa. Już na początku grudnia 2007 r. rząd dążył do tego, aby Prezydent Lech Kaczyński nie był obecny 14 grudnia 2007 r. na szczycie UE w Brukseli. W kolejnych miesiącach Rada Ministrów prowokowała konflikty z Prezydentem RP, m.in. w sprawie udostępnienia samolotu. Do takiego sporu doszło w sierpniu 2008 r. podczas wojny gruzińsko-rosyjskiej. Początkowo Rada Ministrów odmówiła Prezydentowi udostępnienia samolotu, nie chcąc angażować się w pomoc Gruzji. W październiku 2008 r. Rada Ministrów dążyła do wyeliminowania Prezydenta RP z udziału w posiedzeniu Rady Europejskiej które dotyczyło m.in. pakietu energetyczno-klimatycznego i kryzysu finansowego. Rząd podjął uchwałę mówiącą, że to premier będzie wyznaczał skład polskiej delegacji na szczyt UE. Prezydentowi RP odmówiono udostępnienia rządowego samolotu, dlatego aby wziąć udział w szczycie, musiał udać się do Brukseli wycarterowanym samolotem.

Rozbiór Ukrainy?

Jednocześnie rząd Donalda Tuska realizował politykę ocieplenia stosunków z Moskwą. Służyć temu miały wzajemne wizyty rządów obu państw. Podczas rozmów Władimira Putina z Donaldem Tuskiem w Moskwie miały paść słowa sugerujące udział Polski w rozbiórce Ukrainy. Według Radosława Sikorskiego Putin stwierdził, że Ukraina jest sztucznym państwem, że Lwów jest polskim miastem i że warto zająć się tym wspólnie. Tusk propozycji nie skomentował podobno dlatego, że podejrzewał podsłuch. Taka sytuacja powinna go jednak skłaniać do stanowczego odrzucenia propozycji udziału w rozbiórce niepodległego państwa. Milczenie musiało zostać potraktowane jako przyjęcie do wiadomości stanowiska Rosji.

Sprawa Ukrainy została ponownie podniesiona przez Putina na szczycie Rosja-NATO, który odbył się 8 kwietnia 2008 r. w Bukareszcie. Prezydent Lech Kaczyński zabiegał o jednoznaczną deklarację państw włączenie Ukrainy i Gruzji do Paktu Północnoatlantyckiego. Jeszcze przed obradami wysłał do wszystkich przywódców krajów NATO list, w którym zachęcał do zaproszenia do Paktu tych państw. Jednocześnie skrytykował politykę Niemiec w kwestii rozszerzenia NATO, które były przeciwne przyjęciu nowych członków. Podczas tego szczytu Władimir Putin w rozmowie z prezydentem USA George'em

strów RP przed takim negatywnym scenariuszem. Ostrzeżenie prezydenckiego ministra zignorowano.

Rada Ministrów RP przygotowywała wizytę w Katyniu bez uzgodnień z Kancelarią Prezydenta RP. 27 stycznia min. Handzlik wystosował pismo do Ambadora Władimira Grinina z propozycją wspólnego udziału obu prezydentów. Tego samego dnia minister w Kancelarii Prezydenta RP Jacek Sasin poinformował Andrzeja Przewoźnika, że Prezydent będzie uczestniczył w uroczystościach w Katyniu.

Jednak przedstawiciele rządu przewidywali rozdzielenie wizyt Donalda Tuska i Prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Takie propozycje przedstawiono również stronie rosyjskiej, która preferowała wariant osobnych uroczystości.

3 lutego 2010 r. premier Federacji Rosyjskiej W. Putin zatelefonował do premiera Tuska z zaproszeniem do wspólnego udziału w uroczystościach katyńskich. Dla ministrów Prezydenta RP informacja ta była dużym zaskoczeniem, wcześniej nie byli informowani o takiej możliwości. Dopiero 3 marca 2010 r., i to za pośrednictwem mediów urzędnicy Kancelarii Prezydenta zostali poinformowani, że planowane jest rozdzielenie uroczystości. W rozmowach z Rosjanami urzędnicy MSZ RP przyjmowali bez sprzeciwu do wiadomości oświadczenia, że protokół rządu Federacji Rosyjskiej będzie zajmował się wyłącznie organizacją wizyty premiera Donalda Tuska a wizyta Prezydenta będzie traktowana jako „prywatna”.

Przygotowywanie wizyty Prezydenta RP w Katyniu

Pracownicy Kancelarii Prezydenta RP przygotowujący wizytę napotkali na szereg trudności. Urzędnicy polskiego MSZ nigdy przed tragedią nie sprawdzili stanu lotniska w Smoleńsku.

Wizyta przygotowawcza, która miała się odbyć w Katyniu i Moskwie w dn. 3-5 marca 2010 r. została w ostatniej chwili odwołana. Następny termin wizyty przygotowawczej wyznaczono na 10 marca 2010 r. Jednak wyjazd grupy roboczej do Smoleńska został w dniu 5 marca uznany przez stronę rosyjską za nieaktualny. 11 marca 2010 r. Ambasada RP w Moskwie przekazała do Kancelarii Prezydenta RP informację o nowym planowanym terminie wizyty przygotowawczej w dniu 24 marca.

MSZ opóźniało oficjalne powiadomienie strony rosyjskiej o wizycie Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w dniu 10 kwietnia 2010 r.

Blokowano również wizyty prezydenckich ministrów w Rosji. 16 marca ambasador Jerzy Bahr przekazał do Kancelarii Prezydenta RP informację, że w związku z wizytą min. Arabskiego w Moskwie w dniach 17-18 marca, nie jest możliwa obecność w dniu 19 marca w Moskwie min. Handzlika. Ambasador Bahr postulował, że należy przełożyć wizytę min. Handzlika na późniejszy termin.

Tymczasem jak się później okazało minister Arabski podczas swojej wizyty realizował misję specjalną prowadząc tajne rozmowy z przedstawicielem premiera Putina Jurij Uszakowem w prywatnym lokalu w Moskwie „Dorian Grey”, której właścicielem był przyjaciel Putina. Rozmowy prowadzone były w cztery oczy.

Polskie MSZ było świadome, że wizyta Prezydenta RP będzie gorzej przygotowana i zabezpieczona. Takie informacje przekazywali Rosjanie stronie polskiej. Dyrektor S. Nieczajew z MSZ FR 10 marca 2010 r. w rozmowie z przedstawicielem MSZ RP podkreślił, iż protokół dyplomatyczny rządu FR będzie zajmował się wyłącznie organizacją spotkania premierów D. Tuska i W. Putina. Polski rozmówca Nieczajewa przyjął to do akceptującej wiadomości.

Rząd D. Tuska wielokrotnie otrzymywał informacje, że lotnisko w Smoleńsku nie jest przygotowane do przyjęcia polskiego samolotu. Mimo zapewnień, iż lotnisko Smoleńsk Siewiernyj (na co dzień zamknięte) zostanie uruchomione, nie otrzymano ze strony ro-

syjskiej oficjalnego potwierdzenia, że będzie czynne na potrzeby polskich delegacji w dniach 7 i 10 kwietnia. Jednak ta informacja dotarła z MSZ do sekretariatu min. Handzlika dopiero 12 kwietnia 2010 r.

Urzednicy MSZ wiedzieli, że lotnisko w Smoleńsku nie jest poinformowane o zaplanowanym na 10 kwietnia 2010 r. lądowaniu samolotu z Prezydentem RP na pokładzie.

Również treść depesz Biura Ochrony Rządu dotyczących przygotowania wizyty Prezydenta w Katyniu a przesyłanych poprzez MSZ rażąco różniła się od wysłanych do Federacji Rosyjskiej. Z depeszy BOR zniknęły zapisy dotyczące opancerzonego pojazdu dla Prezydenta oraz zapewnienie mu obstawy strzelców wyborowych BOR.

Ze strony MSZ przygotowaniemi w Moskwie do katyńskich uroczystości 7 i 10 kwietnia 2010 r. zajmował się Tomasz Turowski, kierownik Wydziału Politycznego Ambasady RP. W czasach PRL Turowski był funkcjonariuszem Wydziału XIV Departamentu I MSW, czyli wywiadu cywilnego. W latach 80. pod „przykryciem” przebywał i szpiegował dla komunistów m.in. w Watykanie i we Francji. Po 1990 r. przeszedł do UOP, potem rozpoczął pracować w MSZ. W 2007 r. przeszedł na emeryturę, ale w lutym 2010 r. został w trybie nagłym ponownie zatrudniony w MSZ. Natychmiast udał się do Moskwy, gdzie zajmował się organizacją obchodów 70. rocznicy zbrodni w Katyniu. Był obecny na lotnisku w Smoleńsku w dniu 10 kwietnia. Jeden ze świadków mówił, że po tragedii to Turowski twierdził, iż „trzy osoby prawdopodobnie przeżyły uderzenie samolotu o ziemię”. Odgrywał ważną rolę również w dniu katastrofy i później. To on przekazywał zastępcy ambasadora w Moskwie polecenie udania się na lotnisko Wnukowo, gdyż tam miał jakoby lądować samolot Prezydenta zawrócony spod Smoleńska. To on uniemożliwiał pracownikom ambasady dokumentowanie miejsca katastrofy odbierając im telefony komórkowe. To on następnego dnia po katastrofie zapowiadał w radio Finam, że z tej tragedii wyrośnie porozumienie polsko-rosyjskie. 13 kwietnia Turowski zdeponował w ambasadzie w Moskwie przesyłkę z rzeczami osobistymi Prezydenta RP. Wśród tych rzeczy był prezydencki telefon, z którego odsłuchano pocztę głosową na terenie Federacji Rosyjskiej.

Niedopełnienie obowiązku ochrony Prezydenta RP

- Służby specjalne oraz Biuro Ochrony Rządu nie wykonały podstawowych obowiązków związanych z ochroną Prezydenta RP i państwowej delegacji do Katynia.
- Sekretarz Kolegium do Spraw Służb Specjalnych min. Jacek Cichocki uczestniczył w pracach przygotowujących uroczystości w Katyniu. W grudniu 2009 r. został poinformowany o możliwości „gry i rozgrywania” przez Rosję najwyższych władz państwowych RP.
- Za plan i realizację tzw. przedsięwzięcia ochronnego wizyty Prezydenta RP na uroczystości katyńskie osobiście odpowiadał Zastępca Szefa BOR płk. Paweł Bielawny.

BOR nie zidentyfikowało zagrożeń i nie wyeliminowało ich. BOR nie przeanalizowało nawet zagrożeń związanych z wizytą Prezydenta RP w Katyniu. BOR wyraziło zgodę na powierzenie Rosjanom całkowitej ochrony wizyty Prezydenta RP, bez zapewnienia stronie polskiej koordynacji działań zabezpieczających. Biuro nie reagowało na informacje o chaosie w trakcie organizacji wizyty.

Funkcjonariusze BOR nie rozpoznali miejsca lądowania, nie przeprowadzili żadnych czynności na lotnisku w Smoleńsku, nie przeprowadzili rekonesansu, nie zabezpieczali tego terenu, nie byli obecni na płycie lotniska. Funkcjonariusz BOR, odpowiedzialny za zabezpieczenie wizyty Prezydenta RP nie posiadał wiedzy o zaplanowanych lotniskach zapasowych dla tego lotu. Na liczne uchybienia w pracy BOR-u wskazali biegli prokuratorzy. W specjalnej opinii stwierdzili, że ochrona wizyt Prezesa Rady Ministrów i Prezyden-

ta Rzeczypospolitej Polskiej w Smoleńsku była niezgodna z obowiązującymi zasadami i pragmatyką BOR-u. Uchybienia wpłynęły na obniżenie bezpieczeństwa wizyt.

Biegli prokuratury uznali, że najistotniejszymi uchybieniami były:

- brak właściwego nadzoru ze strony kierownictwa BOR nad działaniami ochronnymi tj. planowaniem, organizowaniem i realizowaniem zabezpieczeń wizyt;
- nie wyznaczenie dowódców grupy rekonesansowej i grup zabezpieczających, co skutkowało niemożliwością realizowania procesu kierowania działaniami ochronnymi, tj. planowania, organizowania i realizowania zabezpieczeń wizyt;
- niewłaściwe przeprowadzenie analizy zadania, czego skutkiem był brak niezbędnych specjalistów w grupie rekonesansowej i grupach zabezpieczających (funkcjonariusza grupy lotniskowej, pirotechnika, lekarza sanitarnego), celem dokonania przez nich oceny bezpieczeństwa w miejscu przebywania ochraniających osób;
- nie przeprowadzenie odprawy koordynacyjnej, podczas której funkcjonariusze BOR powinni otrzymać zadania i informacje o ewentualnych zagrożeniach przy ich realizacji;
- zaniżenie kategorii działań ochronnych zabezpieczenia wizyt ochraniających osób w dniach 7-go i 10-go kwietnia 2010 r.;
- nie wyznaczenie, spośród funkcjonariuszy BOR, osób odpowiedzialnych za zabezpieczenie poszczególnych miejsc czasowego pobytu;
- nie przeprowadzenie rekonesansu zaplanowanego miejsca czasowego pobytu ochraniających osób jakim było lotnisko „Siewiernyj” w Smoleńsku oraz zbyt pobieżne przeprowadzenie rekonesansu w pozostałych miejscach czasowego pobytu;
- nie przeprowadzenie rekonesansu zaplanowanych tras przejazdu kolumn specjalnych ochraniających osób w dniach 7-go i 10-go kwietnia 2010 r. na terenie Federacji Rosyjskiej oraz brak działań, w celu uzyskania informacji o lotniskach zapasowych i zapewnienia tam ochrony osobom ochraniającym, na wypadek awaryjnego lądowania samolotów specjalnych;
- zaniechanie działań kierownictwa BOR, w sytuacji nie przeprowadzenia rekonesansu lotniska „Siewiernyj” w Smoleńsku;
- sporządzenie planów zabezpieczeń obydwu wizyt, w sposób sprzeczny z przepisami i zasadami prowadzenia działań ochronnych;
- zatwierdzenie planu zabezpieczenia wizyty w dniu 7-go kwietnia 2010 r. przez nieuprawnionego do tego funkcjonariusza;
- nie przeprowadzenie odprawy zadaniowej zabezpieczenia wizyt ochraniających osób w dniach 7-go i 10-go kwietnia 2010 r.;
- brak zorganizowania przez BOR ochrony bazowania samolotów specjalnych TU 154 M na lotnisku „Siewiernyj” w Smoleńsku, w dniach 7-go i 10-go kwietnia 2010 r.;
- brak obecności funkcjonariusza BOR na lotnisku „Siewiernyj” w Smoleńsku, przed i podczas lądowań samolotów specjalnych w dniach 7-go i 10-go kwietnia 2010 r.;
- brak zabezpieczenia pirotechniczno-radiologicznego wizyty w dniu 7-go kwietnia 2010 r.;
- brak zabezpieczenia sanitarnego i biochemicznego wizyt w dniach 7-go i 10-go kwietnia 2010 r.;
- brak prawidłowego systemu łączności podczas prowadzonych działań;
- wyznaczenie do działań funkcjonariuszy nie posiadających doświadczenia w działaniach poza granicami Polski, o niskim stopniu kompetencji;
- brak wyposażenia funkcjonariuszy grup zabezpieczających w broń palną;
- brak prawidłowej kontroli działań, podejmowanych przez służby rosyjskie, zgodnie z poczynionymi ustaleniami.

Ostrzeżenie o zagrożeniu

BOR i służby specjalne otrzymywały sygnały o potencjalnych zagrożeniach, jednak nie podjęły żadnych działań. Dzień przed wylotem Prezydenta RP do Smoleńska instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo uzyskały informację o możliwości uprowadzenia samolotu z lotnisk jednego z państw Unii Europejskiej. Informacja ta została przekazana m.in. do Dyżurnej Służby Operacyjnej Sił Zbrojnych, służb specjalnych (w tym do ABW, AW, SWW), Sekretarza Kolegium do Spraw Służb Specjalnych min. Jacka Cichockiego, MSZ i MSWiA. Jednak nie podjęto odpowiednich działań zabezpieczających wizytę Prezydenta RP w Katyniu.



9. KWI. 2010 19:45:19:28 DOK AGP 2071

Page: 001



EUROPOL
INTERPOL
SIRENE

BIURO
MIĘDZYNARODOWEJ WSPÓLPRACY POLICJI
KOMENDA GŁÓWNA POLICJI
International Police Co-operation Bureau
National Police Headquarters

*No - 1009/10
PCB, ABW, Dyż. KW
ESP*

Adres	Fax	Telefon
Komenda Główna Policji	(+48-22) 60-12674	(+48-22) 60-12372
ul. Puławska 148/150	(+48-22) 8482691	(+48-22) 60-12268
02-624 Warszawa		(+48-22) 8433614
Polska/Poland	MSWiA; 72-12674	MSWiA; 72-12372

BMWR-12144/2010

Warszawa 09.04.2010 r.

Dyżurni KCB, KSB (Woj)
Do Stribowego wykonanie
PILNE !!!

Dyżurny Komendy Głównej Policji

Dyżurny CBŚ KGP

Dyżurny Zarządu Granicznego KGSG



Informuję, iż w dniu dzisiejszym, Biuro Sirene Czechy, przestało pilną informację z której treści wynika, że w najbliższym czasie na jednym z lotnisk na terenie Unii Europejskiej ma dojść do uprowadzenia samolotu, w kierunku Iraku. Na chwilę obecną bliższych danych brak. W przypadku ich uzyskania będą one przekazywane na bieżąco.

Powyższą informację przesyłam celem poinformowania właściwych służb oraz podjęcia stosownych czynności.

Powyższy dokument jest ważny wraz z zatwierdzeniem w Systemie Teleinformatycznym Biura Międzynarodowej Współpracy Policji przez właściwego przełożonego.

Wyk./Opac.: nadkom. R.

Niniejszy dokument i zawarte w nim informacje przeznaczone są wyłącznie do użytku służbowego policji. Dokument nie może być włączony do akt prowadzonego postępowania, a informacje wykorzystywane do celów procesowych.

1.2 Remont generalny i przygotowanie Tu-154M nr 101 do lotu

W latach 2008-2010 rząd Donalda Tuska, w tym zwłaszcza Ministerstwo Obrony Narodowej, podejmował działania i dopuszczał się zaniechań, których skutkiem było niewyposażenie Sił Zbrojnych RP w nowe samoloty do przewozu VIP-ów, mogące zastąpić wysłużone Tu-154M rosyjskiej produkcji, których resursy techniczne kończyły się w latach 2009-2010. Brak nowych samolotów dla VIP-ów stworzył konieczność skierowania do Rosji obu Tu-154M celem wykonania remontów głównych, w tym remontów silników.

● Przetarg, ustalenie zakresu modernizacji i remont w Rosji

O wyniku polskiego przetargu na wykonawcę remontów faktycznie zdecydowały władze Rosji, które jako nowego wykonawcę wskazały zakłady OAO „Aviakor – awiacionnyj zawod” z Samary oraz nadzorowały i kontrolowały każdy etap przetargu i remontów.

Jesienią 2008 r., kilka miesięcy przed rozstrzygnięciem ogłoszonego przez MON przetargu, dyrekcja firmy „Aviakor” była informowana przez przedstawicieli firmy Polit Elektronik (wyłącznego reprezentanta na Polskę rosyjskiej państwowej firmy Russian Aircraft Corporation „MiG”), że wygra ona przetarg.

Mimo posiadania informacji wskazujących na nierzetelność i nieterminowość wykonywanych w Samarze remontów słowackich Tu-154M, MON zrezygnowało z usług dotychczasowego wykonawcy (Bumar sp. z o.o. zlecał poprzednie remonty zakładom WARZ-400 „Wnukowo” w Moskwie) i ułatwiło wygranie ogłoszonego w lutym 2009 r. nowego przetargu firmie MAW Telecom, która wraz z Polit Elektronik reprezentowała wówczas interesy „Aviakor”. W postępowaniu przetargowym zakończonym wystawieniem zamówienia na remont w Samarze uczestniczył wysoki oficer polskiego MON, który wkrótce odszedł ze służby i został zatrudniony w zabiegającej o to zamówienie firmie Polit Elektronik. Aviakor wiedział, że Polit Elektronik wygra przetarg, zanim został on jeszcze rozpisany. Inny aktywny uczestnik postępowania, w latach 2008-2009 pełnomocnik MON ds. procedur antykorupcyjnych, po odejściu z resortu został dyrektorem państwowego holdingu obronnego, którego spółka (Bumar sp. z o.o.) zamawiała poprzednie remonty Tu-154M w Moskwie, lecz w latach 2008-2009 nie została dopuszczona do końcowego etapu postępowania przetargowego.

Federalna Służba Współpracy Wojskowo-Technicznej Federacji Rosyjskiej (FSWTS), w latach 2004-2014 działająca pod dyktando byłego wieloletniego funkcjonariusza I Zarządu Głównego KGB/SWR i byłego wiceministra obrony FR gen. Michaiła Dmitriewa, udzieliła firmie „Aviakor” wyłącznej zgody na udział w przetargu i wykonanie remontu polskich Tu-154M. Podstawą prawną decyzji FSWTS był częściowo niejawnym dekret nr 64s prezydenta FR Dmitrija Miedwiediewa z 16 stycznia 2009 r. o krokach w zakresie zakazu dostawy Gruzji wyrobów o przeznaczeniu wojskowym i zastosowaniu podwójnym. FSWTW, nie będąc służbą specjalną sensu stricto, stanowi firmę przykrycia dla rosyjskiego wywiadu. W realiach rosyjskich oznaczało to, że Tu-154M zostały de facto skierowane do remontu w rosyjskich służbach specjalnych i nie miało znaczenia, czy remontów dokonywały firmy przykrycia rosyjskich służb specjalnych; współpracujące z tymi służbami; obsadzone funkcjonariuszami lub współpracownikami tych służb, czy też jedynie doraźnie zadaniowane i kontrolowane przez służby.

MON świadomie ograniczyło zakres remontu i modernizacji Tu-154M, rezygnując z proponowanego przez Dowódcę Sił Powietrznych gen. Andrzeja Błasika włączenia w zakres modernizacji wyposażenia tych samolotów w amerykański system obrony biernej, który powinien zapewnić osłonę przed rażeniem pociskami raketowymi w szczególności podczas startu lub lądowania. Minister Bogdan Klich uznał taką modernizację za niecelową.

MON uniemożliwiło przedstawicielom 36 specjalnego pułku lotnictwa transportowego kontrolowanie remontu silników Tu-154M, gdyż wydzieliło środki na wyjazd i pobyt

w Rosji tylko dla jednego obserwatora, który nie mógł obserwować remontu silników wymontowanych w Samarze i odesłanych do remontu w innych zakładach.

● **Niesprawności, awarie i naprawy poremontowe**

W grudniu 2009 r. Tu-154M nr 101 wrócił z Samary. Strona polska dokonała odbioru nie wnosząc zastrzeżeń do wykonanych przez Rosjan prac, tymczasem od początku 2010 do czasu katastrofy zarejestrowano w samolocie jedenaście poważnych awarii, w tym autopilota i urządzeń nawigacyjnych oraz łączności satelitarnej. W porównaniu z I kwartałem 2009 r. w czasie eksploatacji odnotowano w I kwartale 2010 r. o 250 proc. więcej defektów, niesprawności i usterek, prowadzących do incydentów lotniczych. Awarie te mogły być spowodowane m.in. niewłaściwą technologią remontową oraz nieodpowiednimi zmianami konstrukcyjnymi i materiałami użytymi przez zakłady w Samarze. Stwierdzone uszkodzenie wysokościomierza ciśnieniowego, powodujące niewłaściwą pracę systemu UNS oraz przerwy we wskazaniach anten satelitarnych spowodowane pracą radiostacji ratowniczych ARM zamontowanych w Samarze mogły mieć duże znaczenie w nawigowaniu, w tym przy podejściu do lądowania.

Niesprawnych agregatów autopilota nie zastępowano nowymi, lecz używanymi, wymontowywanymi z drugiego polskiego Tu-154M nr 102, a agregaty wymontowywane z Tu-154M nr 101 przekazywano do Rosji w celu wykonywania napraw gwarancyjnych. Firma serwisująca te agregaty była ulokowana w Pradze, lecz korzystała z usług rosyjskich specjalistów i przysyłała jako serwisanta obywatela Federacji Rosyjskiej zatrudnionego w praskim Technical and Commercial Centre.

Niektórych niesprawności nie usunięto aż do 10 kwietnia 2010 r. Zlekceważono m. in. niesprawności systemu łączności satelitarnej AERO HSD+ oraz systemu identyfikacji radiolotarni i zaniechano dalszych napraw.

● **Przygotowania do ostatniego lotu**

6 kwietnia zmieniono certyfikowaną konfigurację kabiny pasażerskiej poprzez jej niezgodną z dokumentacją przebudowę. Zwiększono liczbę miejsc w trzecim salonie z 8 do 18, tym samym zwiększając łączną liczbę miejsc dla pasażerów w samolocie z 90 na 100.

9 kwietnia wykonano, w sposób niezgodny z wytycznymi eksploatacyjnymi, naprawę osłony radaru uszkodzonej 8 kwietnia w zderzeniu z ptakiem.

Także 9 kwietnia do luków Tu-154M nr 101 została załadowana apteczka techniczna oraz wyposażenie lotniskowo-hangarowe niezbędne do wykonania obsługi technicznych, ważące łącznie około 1000 kg i zawierające m.in. koła, kanistry z olejem i zbiornik do tankowania. BOR i SKW nie były informowane o tych czynnościach.

10 kwietnia rano w trakcie wykonywania prób silników stwierdzono wyciek niezidentyfikowanej cieczy spod osłony silnika nr 2, o czym nie powiadomiono załogi i czego nie wpisano do rejestru uszkodzeń wykrytych podczas obsługi.

Wbrew obowiązujące „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” nie przygotowano samolotu zapasowego o odpowiedniej pojemności a niesprawności techniczne mającego awaryjnie pełnić tę funkcję samolotu Jak-40 nr 045 zostały stwierdzone dopiero 10 kwietnia ok. godz. 5.00, czyli tak późno, że zastąpienie go przez Jak-40 nr 044 opóźniło wylot.

Tu-154M nr 101 nie został przed startem odpowiednio sprawdzony pod względem pirotechnicznym. Z zeznań funkcjonariuszy BOR wynika, że pirotechnik z psem nie zabrał m.in. apteczki technicznej i całego luku bagażowego. Z nieustalonych przyczyn w dniu startu niesprawny był system kontrolujący wejścia i wyjścia do strefy dla VIP na lotnisku.

10 kwietnia Tu-154M nr 101 odleciał do Smoleńska mimo nieusuniętych usterek, nieautoryzowanej przebudowy przedziału pasażerskiego i nieprzebadanej pirotechnicznie apteczki technicznej.

Przed 10 kwietnia 2010 roku doszło do rażącego niedopełnienia obowiązków przez osoby odpowiedzialne za remont samolotów Tu-154M i ich silników a także za zapewnienie bezpieczeństwa prowadzonych przetargów i remontów, poremontowych napraw i doposażenia oraz przygotowania samolotu do lotu.

1.3 Wnioski

Czy doszło do zamachu?

W opisanej sytuacji trzeba rozważyć, czy mieliśmy do czynienia jedynie z błędami, niechlujstwem i rywalizacją polityczną czy też, być może, warunki te zostały wykorzystane przez obce służby do działań terrorystycznych wymierzonych w Państwo Polskie a bezpośrednio zmierzających do zamordowania Prezydenta RP i podróżującej z nim elity Państwa. Taka sugestia wynika z książki dotyczącej tragedii smoleńskiej dziennikarza śledczego Jurgena Rotha, która została ostatnio opublikowana w Niemczech. Roth drukuje tam materiały mające być doniesieniami agentów niemieckiego wywiadu. W doniesieniach tych czytamy, że Federalna Służba Bezpieczeństwa przeprowadziła zamach na TU-154 M 10 kwietnia 2010 r. Według Rotha raport jaki BND otrzymała od swych informatorów z Polski i z Rosji stwierdzał:

„Istnieje duże prawdopodobieństwo, że możliwym wyjaśnieniem przyczyny katastrofy TU-154 z 10.04.2010 w Smoleńsku jest zamach z użyciem materiałów wybuchowych zrealizowany przez grupę operacyjną funkcjonariuszy Wydziału FSB działających w ukraińskiej Połtawie, pod dowództwem generała Jurija D. z Moskwy.”

Chodzi o 3. Wydział FSB, Służby Naukowo-Techniczne. Do jego pod wydziałów należą: Zarządzanie Zakupem Broni, Sprzętu Wojskowego i Specjalnego Wyposażenia oraz Zarządzanie Środkami Operacyjno-Technicznymi.*

Ponadto w dokumencie cytowanym przez Rotha agenci BND relacjonują, że generał FSB Jurij D. nawiązał kontakt z grupą operacyjną dowodzoną przez Dmytra S. „w skład której wchodzi piętnastu etatowych funkcjonariuszy FSB, posługuje się oficjalnie na terenie Ukrainy dokumentami SBU [Służby Bezpieczeństwa Ukrainy]. Grupa ta pozostaje tam jako siły wsparcia dla optymalizacji działań SBU. W rzeczywistości jednak wszyscy są współpracownikami 3. Wydziału FSB, Służby Naukowo-Techniczne.” „Pozostałego przebiegu zdarzeń odnośnie do realizacji, pozyskania materiałów wybuchowych czy komunikacji - mimo podjęcia intensywnych działań - nie udało się wyjaśnić, ponieważ nie można wykluczyć poważnego zagrożenia dla działających na miejscu źródeł.”

Obowiązek weryfikacji tych informacji spada na prokuraturę i odpowiednie służby państwowe, które jak dotąd, mimo wniosku adwokata nie podjęły koniecznych działań. BND oficjalnie zaprzeczyła by informowała rząd RFN o takim raporcie i by twierdziła, że w Smoleńsku doszło do zamachu. Tymczasem Jurgen Roth podtrzymuje swoje stanowisko i publikuje skan dokumentu prezentowanego jako pierwsza strona raportu funkcjonariusza BND:



* Podajemy informacje na temat zakresu zadań Wydziału 3 FSB: "Służba Naukowo-Techniczna". Zwraca uwagę Zarząd 3.4

„3. Służba Naukowo – Techniczna

3.1 Zarząd Środków Specjalnych

3.2 Centrum Ochrony Informacji

3.3 Zarząd zamówień i dostaw broni oraz sprzętu wojennego

3.4 Zarząd przedsięwzięć operacyjno – technicznych (wykonywanie na zlecenie innych jednostek działań specjalnych o dużym stopniu skomplikowania)

3.5 Instytut technologii Informatycznych

3.6 Centrum naukowo – badawcze” (RED)

1Указ № 64с Президента Российской Федерации О мерах по запрещению доствok

Грузии продукции военного и двойного назначения. Москва, Кремль, 16 января 2009 года

(<http://graph.document.kremlin.ru/page.aspx?998918>)

1.4 Katastrofa i badanie jej przyczyn

Nabożeństwo żałobne, które miało odbyć się w Katyniu w 70. rocznicę sowieckiej zbrodni ludobójstwa, początkowo planowano z udziałem zarówno prezydenta Polski Lecha Kaczyńskiego, jak i premiera Donalda Tuska. Jednak na osobiste zaproszenie premiera Federacji Rosyjskiej Władimira Putina, premier Tusk zmienił plany i wziął udział w odrębnej uroczystości dnia 7 kwietnia. 10 kwietnia 2010 roku prezydent, jego małżonka i grupa 94 urzędników państwowych miała dotrzeć na lotnisko wojskowe w Smoleńsku w pobliżu Katynia. W locie uczestniczyli między innymi wszyscy dowódcy sił zbrojnych z szefem Sztabu Generalnego na czele, kapelani wojskowi wszystkich wyznań chrześcijańskich, prezes Narodowego Banku Polskiego, szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego, Prezes Instytutu Pamięci Narodowej, ministrowie, wicemarszałek Sejmu RP, posłowie, senatorowie, członkowie rodzin oficerów zamordowanych w Katyniu, a także współzałożycielka „Solidarności” Anna Walentynowicz. Warunki atmosferyczne (gęsta mgła) w połączeniu z fałszywymi informacjami podawanymi przez kontrolerów ruchu lotniczego uniemożliwiły pilotowi lądowanie na lotnisku Siewiernyj. Załoga samolotu,

nie dysponując określonym lotniskiem zapasowym, postanowiła nie lądować, tylko odejść na drugi krąg. Podczas tego manewru, z wciąż niewyjaśnionych przyczyn, samolot został nagle rozerwany na kilkadziesiąt tysięcy fragmentów, w wyniku czego zginęli wszyscy pasażerowie i załoga.

Do zbadania przyczyn katastrofy powołano, na mocy zarządzenia¹ ówczesnego prezydenta Rosji D. Medwediewa, specjalną komisję. Przewodniczył jej ówczesny premier W. Putin, jego zastępcą był ówczesny wicepremier S. Iwanow, obecnie szef Administracji Prezydenta Putina, generał S. Szoigu, minister Federacji Rosyjskiej do spraw Obrony Cywilnej, Sytuacji Nadzwyczajnych i Likwidacji Skutków Klęsk Żywiolowych, obecnie Minister Obrony, został zastępcą odpowiedzialnym za zabezpieczenie miejsca wypadku i wraku, a gen. T. Anodina, Przewodnicząca MAK, została zastępcą odpowiedzialnym za badanie przyczyn katastrofy. Wicepremier Iwanow, pułkownik FSB² i generał rezerwy, objął stanowisko pierwszego zastępcy przewodniczącego Komisji, podejmując wszystkie kluczowe decyzje dotyczące przebiegu dochodzenia. Natychmiast po katastrofie Rosjanie nalegali³, aby działać zgodnie z Załącznikiem 13⁴ do Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, traktując w ten sposób ten lot jako cywilny. Początkowo jednak postępowanie było prowadzone przez wspólną komisję⁵ zgodnie z Umową z 1993 roku⁶ w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowego między Polską a Federacją Rosyjską, regulującą, między innymi, procedury dotyczące katastrof lotniczych. Zaledwie trzy dni po katastrofie, dnia 13 kwietnia 2010 roku, Władimir Putin oficjalnie wskazał MAK pod kierownictwem generała Anodiny jako podmiot mający zbadać przyczyny techniczne katastrofy, jednocześnie odrzucając, za zgodą strony polskiej, pomoc oferowaną przez ekspertów Unii Europejskiej⁷. Tego samego dnia premier Polski przyjął warunki prowadzenia śledztwa na podstawie Załącznika 13. Dziewięć miesięcy później, w dniu 12 stycznia 2011 roku, generał Anodina podczas międzynarodowej konferencji prasowej⁸ przedstawiła raport końcowy komisji MAK. Do dziś nie został opublikowany raport Państwowej Komisji pod przewodnictwem Władimira Putina. Rząd Donalda Tuska nie zwrócił się do ICAO ani do innych organizacji międzynarodowych z protestem przeciw ustaleniom raportu MAK, choć początkowo zapowiadał to zarówno premier Tusk, jak i minister spraw zagranicznych Radosław Sikorski.



Rysunek 1. Od lewej: S. Szoigu, W. Putin, S. Iwanow w Smoleńsku 04.10.2010 r.

1 Zarządzenie Nr 225 Prezydenta Federacji Rosyjskiej z dnia 10 kwietnia 2010 r. (Załącznik I).

2 Federalna Służba Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej.

3 04.10.2010 r. rozmowa telefoniczna pomiędzy E. Klichem, szefem polskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i A. Morozovem, szefem komisji technicznej Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego w Rosji.

4 Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej dla Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (Załącznik II).

5 Przewodniczącym komisji był rosyjski generał lotnictwa Bajnietov, płk M. Grochowski z Polski był jego zastępcą.

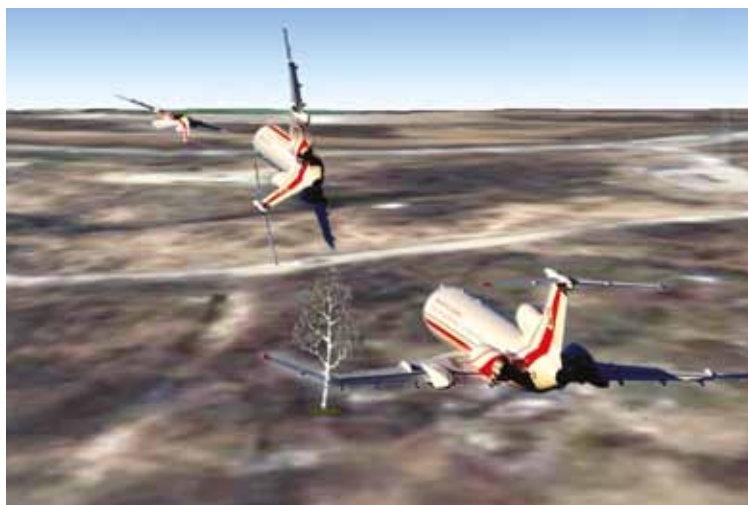
6 Umowa między Ministerstwem Obrony RP a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego wojskowego ruchu lotniczego wykonywanego przez samoloty wojskowe Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej działających w odpowiednich przestrzeniach powietrznych obu krajów z dnia 14 grudnia 1993 r.

7 Protokół Państwowej Komisji pod przewodnictwem Władimira Putina z dnia 13.04.2010 r. (Załącznik I).

8 Międzypaństwowy Komitet Badania Wypadków Lotniczych, Raport końcowy Komisji Tu-154M, numer boczny 101, Rzeczypospolitej Polskiej (Załącznik VIII).

1.5 Wyniki końcowe raportu MAK

MAK przypisuje pełną odpowiedzialność za katastrofę polskiemu pilotom. Według MAK załoga nie przerwała zejścia przy minimalnej wysokości zniżania ustalonej na 100 m, ale kontynuowała je z prędkością pionową o wartości dwukrotnie wyższej od zalecanej. Próba lądowania bez kontaktu wzrokowego z ziemią spowodować miała kolizję samolotu z brzozą na wysokości około 5 m, czego wynikiem była utrata 6,5 m lewego skrzydła maszyny a następnie obrót w lewą stronę na skutek niezrównoważonej siły nośnej skrzydeł, i uderzenie w ziemię w pozycji niemal odwróconej (obrot o 150°).



Rysunek 2. Wizualizacja ostatnich sekund lotu TU-154M przed uderzeniem w ziemię według raportu MAK (K. Nowaczyk).

Według raportu rosyjskiego bezpośrednie przyczyny katastrofy to:

- Brak podjęcia przez załogę we właściwym czasie decyzji o lądowaniu na lotnisku zapasowym;
- Zejście w warunkach braku kontaktu wzrokowego z ziemią, kontynuowane do wysokości znacznie niższej od minimalnej wysokości wymaganej dla odejść (100 m), w celu uzyskania warunków lotu z widocznością ziemi;
- Obecność w kokpicie, aż do samego zderzenia, Dowódcy Polskich Sił Powietrznych, będącego pod wpływem alkoholu. Jego obecność wywarła presję na dowódcę statku powietrznego, wymuszając kontynuowanie zejścia, a tym samym powodując nieuzasadnione ryzyko związane z lądowaniem za wszelką cenę. Według MAK, prezydent Lech Kaczyński był również odpowiedzialny za presję na niezwłoczne lądowanie.

1.6 Status niezależnego dochodzenia

Wiele istotnych wniosków technicznych przedstawionych w raporcie rosyjskim było fałszywych, co udowodnili międzynarodowi eksperci, pochodzący z krajów takich, jak: USA, Kanada, Australia, Wielka Brytania, Dania, Niemcy, Polska i Rosja, którzy współpracują z polskim Zespołem Parlamentarnym ds. zbadania przyczyn katastrofy smoleńskiej⁹ przez ostatnie cztery lata. Co więcej, naukowcy z całego świata przedstawili swoje wnioski podczas trzech konferencji naukowych poświęconych katastrofie smoleńskiej, które odbyły się w Warszawie w 2012, 2013 i 2014 r.¹⁰ Ich odkrycia podważają rosyjski scenariusz katastrofy z samolotem obracającym się w lewą stronę w wyniku utraty końcówki skrzydła na skutek kolizji z drzewem.¹¹

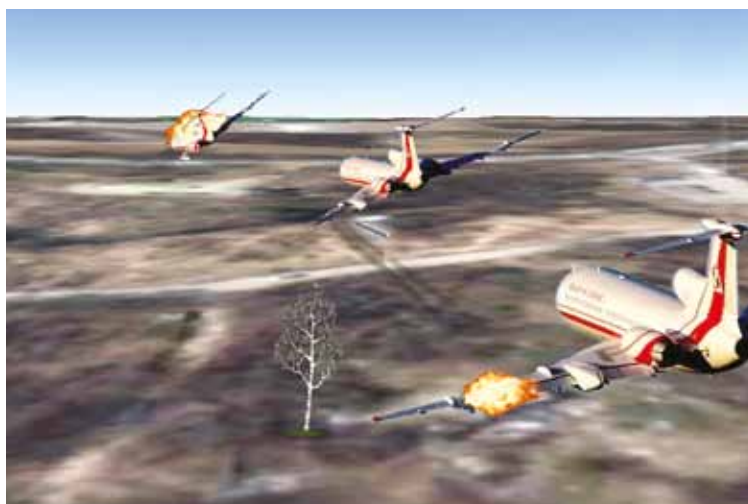
⁹ Zespół parlamentarny utworzony 8 lipca 2010 r. Pełna nazwa: Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154M z dnia 10 kwietnia 2010 r. Przewodniczący poseł A. Macierewicz. Zespół liczy ponad 160 członków.

¹⁰ Konferencje naukowe - Konferencja smoleńska, I w 2012 r., II w 2013 r., III w 2014 r. w Warszawie.

¹¹ Załącznik VIII.

Badania ekspertów wykazały, że:

- Rosyjska kontrola ruchu lotniczego na lotnisku Siewiernyj była bezpośrednio nadzorowana przez moskiewskie centrum kontroli lotnictwa wojskowego o kryptonimie „Logika”. Dowodzący „Logiką” oficer odmówił podania lokalizacji zapasowych lotnisk oraz zamknięcia lotniska Siewiernyj, choć domagali się tego smoleńscy kontrolerzy lotu. Kontrolerzy prowadzili samolot nieprawidłowo, dostarczając załozce fałszywe informacje o odległości od pasa startowego, ścieżki schodzenia i kursu;



Rysunek 3. Scenariusz ostatnich sekund lotu samolotu według ekspertów i naukowców współ-pracujących z Zespołem Parlamentarnym. Dokładna wartość przechylenia samolotu w lewo jest nadal nieznana. (K. Nowaczyk).

- Według danych z rejestratora lotu w połączeniu z obrazami z miejsca katastrofy, lewe skrzydło samolotu zaczęło się rozpadać około 50-70 metrów przed sugerowanym „uderzeniem” w brzozę;
- Całkowite zniszczenie samolotu było wynikiem serii wybuchów, z których pierwszy zniszczył skrzydło, a następne kadłub samolotu. Główny wybuch miał miejsce w powietrzu wewnątrz kadłuba, jak wskazuje nagranie TAWS #38¹² oraz zapis FSM, i nastąpił w przybliżeniu na jedną sekundę przed pierwszym zderzeniem z ziemią.

Rozdziały od 2. do 5. zawierają uzasadnienie stwierdzeń dotyczących umyślnej manipulacji i niszczenia dowodów w trakcie dochodzenia prowadzonego przez MAK. Rozdział 6. opisuje wyniki uzyskane przez niezależnych ekspertów, potwierdzające hipotezę prawdziwej trajektorii lotu zakończonego katastrofą, przedstawioną przez Zespół Parlamentarny.

¹² Terrain Awareness and Warning System (TAWS). Uniwersalny system awioniki, w tym system zarządzania lotem (FMS), zainstalowany na pokładzie TU-154M. Odczytów z tego systemu dokonano w Stanach Zjednoczonych. Wspomniany alarm TAWS #38 szczegółowo opisano w Rozdziale 5.

2

NAWIGACJA W POBLIŻU LOTNISKA SIEWIERNYJ

Podczas ostatecznego podejścia do lotniska Siewiernyj w Smoleńsku polski Air Force One nie był ani na kursie, ani na właściwej ścieżce schodzenia. Instrukcje podane przez kontrolera ruchu lotniczego były wyraźnie mylące i błędne w stosunku do prawidłowego podejścia do lądowania na pasie startowym tego lotniska. Rosyjski raport końcowy opisuje jednak zupełnie inną wersję wydarzeń od wymienionych wyżej faktów i okoliczności, które doprowadziły do katastrofy. W świetle zgłoszonych oświadczeń i innych dowodów, można zadać istotne pytanie dotyczące sposobu, w jaki samolot był prowadzony przez kontrolę ruchu lotniczego, w szczególności dotyczące ścieżki zniżania wyznaczonej przez kontrolerów.

Według stenogramów z rejestratora rozmów w kokpicie Tu-154M („CVR”)¹, na dziewięć minut przed katastrofą, pierwszy pilot, kapitan Arkadiusz Protasiuk, ogłosił gotowość do przerwania próby lądowania w warunkach złej widoczności². W efekcie załoga samolotu przygotowywała się do wykonania manewru odejścia i ewentualnego lądowania na lotnisku zapasowym. Kontroler ruchu powietrznego na lotnisku w Smoleńsku zwrócił się, poprzez obecnego w wieży oficera, do centrum w Moskwie, chcąc uzyskać zgodę na zamknięcie lotniska Siewiernyj. Moskwa odrzuciła ten wniosek, nie wybrała też lotniska zapasowego z rozważanych w rozmowie lotnisk cywilnych w Mińsku lub Witebsku na Białorusi. Zamiast tego nakazała sprowadzenie Tu-154M do pułapu decyzyjnego 100 m³ (są też świadkowie stwierdzający, że rozkaz dotyczył zniżania się do 50 m).

2.1 Rozkazy z Centrum Operacyjnego w Moskwie (kryptonim „Logika”) i błędne instrukcje dostarczane przez kontrolę ruchu lotniczego



Rysunek 4. Trajektorja samolotu (linia błękitna) w porównaniu do osi drogi startowej (linia żółta). Mapa sporządzona przez K. Nowaczyka na podstawie raportu MAK (Załącznik VIII), zdjęcia satelitarnego (Załącznik VI) i raportu NTSB (Załącznik VII). Pozycje FMS i TAWS #38 pochodzą z ekspertyzy Universal Avionics NTSB (Załącznik X). Zanik zasilania na wysokości 15 m, 70 m przed pierwszymi śladami uderzenia w ziemię.

- 1 Załącznik III.
- 2 Warunki pogodowe w Smoleńsku, Załącznik III.
- 3 Załącznik III.

10:23:00	РП	Алло, добрый день, с «Северного» беспокоят. Под чьим управлением сейчас идет польский борт?
10:23:08	Южный	Москва руководит.
10:23:09	РП	А?
10:23:10	Южный	Москва руководит.

10:23:00 RP Witam, dzień dobry, dzwonię z lotniska północnego. Kto teraz kontroluje lot polskiego samolotu?

10:23:08 Yuzhny Moskwa kontroluje.

10:23:09 RP Słucham?

10:23:10 Yuzhny Moskwa kontroluje.

Rysunek 5. Rozmowa kontrolerów ruchu lotniczego na lotniskach Siewiernyj i Jużnyj w Smoleńsku. Źródła rosyjskie pokazują, że instrukcje nawigacji lotniczej przekazywane PL-101 nie były kontrolowane przez lokalną bazę wojskową, w której samolot miał wylądować, lecz bezpośrednio z Moskwy. Stenogram rozmowy telefonicznej z Siewiernego⁴

09:39:33	Красн.	«Логика», добрый день, оперативного КП.
09:39:43	ОД	Майор Кургинец.
09:39:45	Красн.	Полковник Краснокутский, оперативному дайте трубочку.
09:39:47	ОД	Сейчас.
09:39:49	ОД	Алло.
09:39:50	Красн.	Алло, вы слышите меня?

09:39:33 Krasn. „Logika”, Dzień dobry, chciałbym rozmawiać z dowódcą centrum operacyjnego.

09:39:43 OD Major Kutiniets.

09:39:45 Kras. Pułkownik Krasnokutski, proszę przekazać słuchawkę (oficerowi) operacyjnemu.

09:39:47 OD Gotowe.

Rysunek 6.1. Rozmowa pomiędzy płk. Krasnokutskim a moskiewskim Centrum Operacji (Kryptonim „Logika”). Krasnokutski był pośrednikiem pomiędzy „Logiką” a kontrolerami ruchu lotniczego. Jego obecność na wieży nie była autoryzowana i została przemilczana w Raporcie końcowym MAK. Stacjonował w bazie wojskowej w Twerze. Zobacz transkrypcję rozmowy telefonicznej z Siewiernym.

10:25:59	Красн.	Краснокутский, значит, делает контрольный заход, решение командира, делает контрольный заход до высоты принятия решения 100 метров, уход, готовность Минска, Витебска на запасной пусть запросят.
10:26:11	Дисп.	Принял.
10:26:13	Красн.	Приняли?
10:26:14	Дисп.	Так точно.

10:25:59 Krasn. Krasnokutski, wiesz, kontrolowane podejście to decyzja dowódcy. On przygotowuje kontrolowane podejście, aż do osiągnięcia 100 metrów (300 stóp) wysokości, później sprawdźcie Mińsk, Witebsk, czy są gotowe jako rezerwa (lotniska rezerwowe).

10:26:11 Disp. Przyjąłem.

10:26:13 Kras. Przyjąłeś? (Zrozumiano?)

10:26:14 Disp. Tak jest!

Rysunek 6.2. Rozmowa pułkownika Krasnokutskiego i jednego z kontrolerów ruchu lotniczego obecnych na wieży. Stenogramy z mikrofonów zainstalowanych w wieży kontrolnej lotniska Siewiernyj.

⁴ Rysunek 5. Rozmowa kontrolerów ruchu lotniczego na lotniskach Siewiernyj i Jużnyj w Smoleńsku. Źródła rosyjskie pokazują, że instrukcje nawigacji lotniczej przekazywane PL-101 nie były kontrolowane przez lokalną bazę wojskową, w której samolot miał wylądować, lecz bezpośrednio z Moskwy. Stenogram rozmowy telefonicznej z Siewiernego

10:39:59	A	(нрзб).
10:40:14	РЗП	4, на курсе, глиссаде.
10:40:17	101	На курсе, глиссаде.
10:40:27	РЗП	3, на курсе, глиссаде.
10:40:31	РП	Фары включите.
10:40:33	101	Включёны.
10:40:39	РЗП	2, на курсе, глиссаде.

10:39:59	A	(nieczytelne).
10:40:14	RZP	4, na kursie, ścieżka schodzenia.
10:40:17	101	Na kursie, ścieżka schodzenia.
10:40:27	RZP	3, na kursie, ścieżka schodzenia.
10:40:31	RP	Włącz reflektory.
10:40:33	101	Włączone.
10:40:39	RZP	2, na kursie, ścieżka schodzenia.

Rysunek 7. Stenogram z komunikacji pomiędzy kontrolerem ruchu lotniczego i polskim pierwszym pilotem Protasiukiem, potwierdzającym kurs w oparciu o wcześniej przekazane błędne instrukcje. (Załącznik III).

Dwóch kontrolerów wojskowego ruchu lotniczego na lotnisku Siewiernyj otrzymywało rozkazy od trzeciej osoby obecnej w wieży kontrolnej – pułkownika Nikołaja Krasnokutskiego – osoby nieupoważnionej do przebywania w tym miejscu⁵. Transkrypcja z rejestratora CVR potwierdza, że załoga samolotu wykonywała rozkazy przekazywane z Moskwy za pośrednictwem płk. Krasnokutskiego. Główny kontroler polecił pilotom kontynuowanie zejścia nawet do wysokości 50 metrów, jak twierdzi załoga innego polskiego samolotu JAK-40, która w tamtym momencie przysłuchiwała się komunikacji z tupolewem⁶. Wspomniany samolot z zespołem dziennikarzy na pokładzie wylądował bez problemów niedługo przed katastrofą tupolewa. Ostatecznie kontrolerzy wydali wyraźnie polecenie „pas startowy wolny”, co stanowiło w zasadzie polecenie lądowania. W wyniku błędnych informacji o wysokości i odległości od pasa startowego, dostarczonych przez kontrolerów, rządowa maszyna była poza dopuszczalnym zakresem marginesu błędu w odniesieniu do ścieżki schodzenia przez większą część manewru podchodzenia do lądowania. Innymi słowy, począwszy od odległości około 8-10 km od lotniska Siewiernyj, trajektoria pozioma jak i pionowa samolotu nie pokrywała się z prawidłowym podejściem do lądowania. Odpowiedzialność za korektę tej niebezpiecznej sytuacji leżała po stronie wieży kontrolnej Siewiernyj. Rysunek 4. pokazuje trajektorię samolotu w stosunku do osi drogi startowej na zdjęciu satelitarnym z 11.04.2010 r.

Zgodnie z przepisami rosyjskimi, kontrolerzy ruchu lotniczego powinni albo zamknąć lotnisko, albo też skierować załogę na odejście już przy odległości ośmiu kilometrów od lotniska. Zamiast tego, w oparciu o rozkazy pułkownika Krasnokutskiego otrzymywane przez telefon z Moskwy, podawali załodze samolotu nieprawdziwe informacje „na kursie i na ścieżce do lądowania”⁷. Dane toru lotu, jak przytoczono w 3 źródłach referencyjnych⁸, pokazują, że Tu-154M prawie w ogóle nie znajdował się na kursie i na ścieżce do lądowania, mimo zapewnień kontrolerów ruchu lotniczego przekazywanych pilotom.

Podsumowując, nie ma wątpliwości, że kontrolerzy lotów na lotnisku Siewiernyj przekazali błędne informacje załodze Tu-154M. Kontrolerzy naruszyli kilka rosyjskich przepisów, między innymi przepis stanowiący, że decyzji kontrolera ruchu lotniczego na

⁵ Załącznik III.

⁶ JAK-40, zeznania pilotów. (Załącznik IV).

⁷ Załącznik III.

⁸ Raport NTSB (Załącznik VII). Transkrypcja z rejestratorów głosu (Załącznik III). Polska odpowiedź na wersję roboczą raportu MAK w języku angielskim (Załącznik V).

służbie nie mogą zastąpić decyzje osób trzecich. Jakikolwiek nacisk z zewnątrz wieży kontrolnej, taki jak z moskiewskiego Centrum Operacji (kryptonim „Logika”), jest nielegalny. Ponieważ piloci wojskowi są zobowiązani wykonywać rozkazy z wieży kontrolnej, kontrolerzy ruchu lotniczego muszą brać pełną odpowiedzialność za bezpieczne prowadzenie samolotu podczas schodzenia i lądowania. Dlatego też, z uwagi na błędy popełnione przez kontrolerów ruchu lotniczego, Tu-154M był w przeważającej części zdecydowanie poza bezpieczną ścieżką schodzenia i około 50 m poza właściwym kierunkiem kursu na pas do lądowania.

Oficjalny raport Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego („MAK”) zawiera przekłamania co do „faktycznych” zeznań dotyczących sposobu, w jaki kontrola ruchu lotniczego prowadziła samolot, w szczególności jeśli chodzi o ścieżkę schodzenia wyznaczoną przez kontrolerów.

Raport nie wyjaśnia również, a nawet zdaje się nie zauważać w całym procesie, roli płk. Krasnokutskiego, Centrum Operacji w Moskwie (kryptonim „Logika”), czy też samej obecności jakichkolwiek osób nieupoważnionych. Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu raportu końcowego Federacji Rosyjskiej („polska odpowiedź”) wskazały na 222 innych błędów, pominięć, przeinaczeń i fałszywych przesłanek (Załącznik VII). Rosjanie stwierdzili, że polscy piloci nie mieli wiedzy o topografii terenu, co miało być jedną z przyczyn tragedii. Taki wniosek nie uwzględnia informacji, że pierwszy pilot lądował na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku wielokrotnie, a na trzy dni przed katastrofą jako drugi pilot w ramach lotu polskiej delegacji rządowej⁹. Wreszcie Rosjanie podważyli zeznania kontrolerów lotu (P. Plusnin i V. Ryzenko) złożone w dniu katastrofy 10 kwietnia 2010 r., a zeznania złożone dwa dni później uznali za prawdziwe. Do nowych zeznań nie dołączono wcześniejszych oświadczeń dotyczących procedur wojskowych przyjętych na Siewiernym oraz informacji kontrolerów ruchu lotniczego, że celowo wprowadzali w błąd pilotów.

2.2 „Niezarejestrowany” zapis wideo z ekranu radaru w wieży kontrolnej

Według Rosyjskiego raportu końcowego (MAK) brakuje zapisów wideo z ekranu radaru w wieży kontrolnej podczas lądowania polskiego Air Force One w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Raport rosyjski omawia tę kwestię w następujący sposób: *W tym dniu podczas przygotowań przed lotem sprawdzano tylko funkcjonowanie rejestratora bez oceny jakości zapisu. Analiza wykazała, że nagranie nie zostało wykonane z powodu skręcenia (zwarcia) przewodów pomiędzy kamerą a rejestratorem wideo. Po zaizolowaniu przewodów nagranie wideo zostało wznowione.*¹⁰ Jednakże raport rosyjski w rzeczywistości zawiera informacje o lokalizacji znaczników samolotu uwidaczniających ścieżkę schodzenia i mogących pochodzić wyłącznie z zapisu wideoradaru. Dlatego też strona polska sformułowała pytanie dotyczące rażących niespójności w tym zakresie: *W świetle informacji o brakującym zapisie wideo procesu podejścia do lądowania na wskaźniku PRL, przytoczenie danych dotyczących lokalizacji znaczników samolotu na ścieżce schodzenia na wskaźniku PRL budzi poważne wątpliwości.*¹¹ W związku z tym strona polska zwróciła się o wyjaśnienia, dlatego strona rosyjska sformułowała liczne oświadczenia w oparciu o odczyt z zapisu wideo z ekranu radaru, skoro rzekomo taki zapis nie został wykonany z powodu awarii. Odpowiedzi jednak nie uzyskano.

⁹ http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7764434,Kpt__Protasiuk__doskonale_znal_jez__rosyjski_i_lotnisko.html

¹⁰ Rosyjski raport MAK, tłumaczenie angielskie, s. 73. Załącznik VIII.

¹¹ Polska odpowiedź do projektu sprawozdania MAK w języku angielskim, s. 57-60. (Załącznik V).

3

DZIAŁANIA RATUNKOWE I BADANIA MEDYCZNE

Według polskich Uwag¹ wieża kontroli lotów na lotnisku Siewiernyj nie powiadomiła natychmiast jednostek ratowniczych lotniska o katastrofie i nie przekazała informacji o niej jednostkom ratowniczym okręgu Smoleńsk.

3.1 Opóźnienie pogotowia ratunkowego i jednostek ratowniczych

Dziesięć minut po katastrofie zostały powiadomione jednostki ratownicze lotniska, a pierwsze wozy strażackie przybyły na miejsce wypadku czternaście minut po zdarzeniu. Pierwsza karetka przyjechała na miejsce siedemnaście minut po katastrofie (szczegóły z rosyjskiego raportu w Tabeli 1.). W ciągu kilkadziesiąt minut po katastrofie Rosjanie odpowiedzialni za operację ratowniczą ogłosili, że nikt nie przeżył. Informację tę przekazano natychmiast do Polski, mimo że zwłoki Prezydenta RP znaleziono dopiero cztery godziny później. W wyniku takich pochopnych oświadczeń odesłano karetki, co uniemożliwiło ratownikom zobaczenie którejkolwiek z ofiar. Ekipa ratunkowa nie prowadziła żadnych działań ratowniczych i otrzymała od urzędników wojskowych rozkaz wycofania się ze względu na to, że wszyscy pasażerowie nie żyją. Zdjęcie na Rysunku 8. ukazuje środkową część miejsca katastrofy 57 minut po jej wystąpieniu.



Rysunek 8. Akcja ratunkowa na miejscu katastrofy. 11:38 czasu lokalnego (57 minut po katastrofie), 10 kwietnia 2010 r.

3.2 Naruszenie standardów medycznych w raportach z sekcji zwłok

Na pokładzie samolotu znajdowało się 96 osób, w tym 4 członków załogi i 3 członków personelu pokładowego. Badania w trakcie rosyjskiego dochodzenia medycznego wykazały, że ponieważ w momencie uderzenia w podłoże samolot znajdował się w pozycji odwróconej, osoby na pokładzie były wystawione na przyspieszenie o wartości przekraczającej 100 g. Według tych ekspertyz medycznych do śmierci wszystkich osób na pokładzie doszło natychmiast w chwili zderzenia z powodu licznych urazów mechanicznych niepozwalających na przeżycie, poniesionych w wyniku oddziaływania ogromnych sił hamowania, oraz urazów mechanicznych na skutek kontaktu ze zniszczonymi częściami samolotu. Odnalezione ciała przetransportowano do Moskwy, jednak nie prze-

¹ *Ibid.*

Tabela 1. Przebieg akcji ratunkowej z raportu MAK

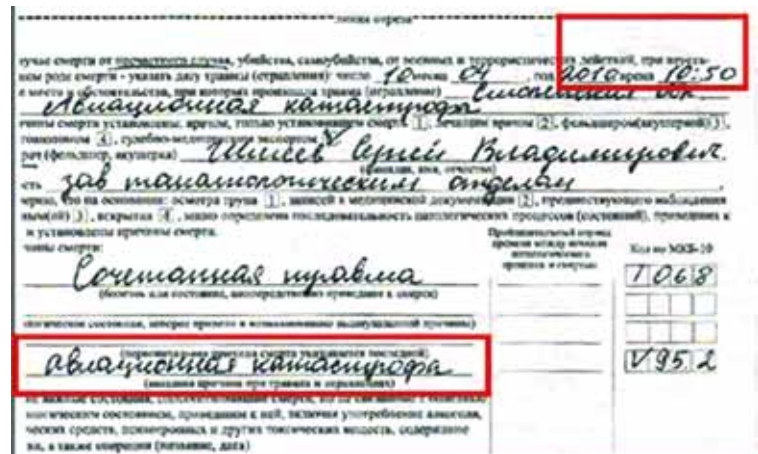
10:41	Oficjalny czas katastrofy
10:42	Informacja na temat utraconej komunikacji radiowej z samolotem otrzymana przez oficera dyżurnego Regionalnej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (RSRS) od szefa Jednostki Wojskowej 06755;
10:43	Alarm ogłoszony przez dowództwo RSRS i rozkaz dla zmiany na służbie, by przygotować się do wyjazdu;
10:46	Samochód strażacki Kamaz-43108 z oddziału strażackiego Jednostki Wojskowej 06755 wyjechał na miejsce wypadku;
10:48	Samochód GAZ-4795 NPSG (3 osobowy) RSRS wyjechał z lotniska „Yuzhny” w Smoleńsku do lotniska „Siewiernyj” w Smoleńsku;
10:50	Informację o wypadku otrzymał oficer dyżurny miejscowego pogotowia ratunkowego dla okręgu smoleńskiego od kierownictwa RSRS;
10:51	Wyjazd dyżurujących załóg pogotowia ratunkowego do miejsca wypadku (Straż Pożarna - 3 służba na smoleńskim lotnisku Siewiernyj od 8:00 do obsługi lotów VIP, Straż Pożarna - 5, Obsługa sanitarna - 2) w sumie 40 osób i 11 samochodów;
10:53	Szef Głównego Sztabu Kryzysowego Federacji Rosyjskiej zleca wszystkim służbom ratunkowym przybycie na miejsce wypadku;
10:54	Lokalna policja i służby bezpieczeństwa w Smoleńsku otaczają kordonem o średnicy 500 m miejsce wypadku, wykorzystując 180 osób i 16 samochodów;
10:55	Przybywa pierwsza jednostka Straży pożarnej - 3;
10:57	Informacja otrzymana przez Regionalne Centrum Sytuacji Kryzysowych od lokalnych służb ratunkowych w Smoleńsku;
10:58	Zawiadomienie otrzymane przez Regionalne Centrum Sytuacji Kryzysowych z rosyjskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
10:58	Pierwsza brygada ratownictwa sanitarnego przybywa na miejsce wypadku;
10:59	Otwarty ogień na miejscu wypadku ugaszony;
11:00	Brygada ratunkowa na służbie dla okręgu smoleńskiego (4 osoby, 1 wóz), brygada ratunkowa na służbie dla Smoleńska, (4 osoby, 1 wóz), brygada ratunkowa dla terenów wodnych dla okręgu smoleńskiego (4 osoby, 1 wóz), zespół wyjazdowy Federalnej Służby Bezpieczeństwa (7 osób, 7 wozów), zespół wyjazdowy lokalnej policji (40 osób, 12 wozów) wyjeżdżają na miejsce katastrofy;
11:00	STAN GOTOWOŚCI 1 dla całego Pogotowia Ratunkowego dla okręgu smoleńskiego;
11:00	Szef Głównego Sztabu Kryzysowego dla okręgu Smoleńskiego zwołał zebranie wszystkich funkcjonariuszy;
11:00	Oddzielenie miejsca katastrofy kordonem;
11:03	Ugaszenie wszystkich pożarów;
11:03	Zespół wyjazdowy federalnego pogotowia ratunkowego dla okręgu smoleńskiego (Szef Głównego Sztabu Kryzysowego dla okręgu Smoleńskiego plus 3 osoby, 1 wóz) z przenośnymi urządzeniami łączności wideo (5 osób, 1 samochód);
11:05	Na miejscu wypadku utworzono szpital polowy pogotowia ratunkowego;
11:10	7 karettek przybywa na miejsce wypadku;
11:40	Ustalenie braku ocalałych na miejscu wypadku, 7 karettek opuszcza miejsce wypadku;

proawodono szczególowych autopsji. Wiele ciał zostało błędnie zidentyfikowanych i zbezczeszczonych. Rodziny niektórych ofiar nie mogą być pewne, gdzie są pochowani ich bliscy. Na przykład, do dziś nie wiadomo, gdzie została pochowana Anna Walentynowicz (nagrodzona Prezydenckim Medalem Wolności przez prezydenta Stanów Zjednoczonych George'a W. Busha). Sekcje zwłok przeprowadzono w Moskwie. Polscy patolodzy nie zostali dopuszczeni do uczestnictwa w postępowaniu.

Nie ma dowodów, że wykonano prześwietlenia rentgenowskie czy odpowiednie badania toksykologiczne, ani że przygotowano szkiełka mikroskopowe do dalszej analizy; wszystko, co pomogłoby ustalić, czy doszło do eksplozji na pokładzie, a co mogłoby wynikać z urazów płuc ofiar.

Według dr Michaela Badena, doświadczonego amerykańskiego patologa², ogień wytwarza pewne substancje chemiczne, które można znaleźć w płucach ofiar, i które są charakterystyczne wyłącznie dla zdarzeń z udziałem ognia. Podczas sekcji zwłok należało zrobić fotografie oraz pobrać próbki mikroskopowe, by sprawdzić, czy nie doszło do uszkodzeń płuc. Nic nie wskazuje na to, że takie badania zostały przeprowadzone. Według dr. Badena Rosjanie powinni byli zbadać płuca i drogi oddechowe zarówno gołym okiem, jak i pod mikroskopem. Jeśliby na pokładzie samolotu miał miejsce wybuch, to podczas sekcji zwłok byłyby widoczne w płucach rozdarcia, szczególnie charakterystyczne w obrazie mikroskopowym. Podobnie gdyby przed katastrofą w samolocie wybuchł pożar, pasażerowie wdychaliby tlenek węgla. Tak więc badania toksykologiczne i mikroskopowe preparatów pobranych z dróg oddechowych mogą odpowiedzieć na pytanie, czy dana osoba oddychała po wybuchu lub pożarze. Dzięki prześwietleniom rentgenowskim wykonanym po wypadku, można by zidentyfikować fragmenty zdetonowanych ładunków, znajdujące się w ciałach ofiar. Standardowo wykonuje się zdjęcia rtg wszystkich ofiar katastrof lotniczych. Nie ma żadnej wzmianki o wykonaniu któregośkolwiek z wyżej wymienionych badań przez Rosjan. Opisy odzieży zewnętrznej i stan ciał ofiar, zawarte w protokołach medycznych przygotowanych w Moskwie, często nie odpowiadają opisowi ciał i ich ubrań z miejsca katastrofy.

Ponadto, według sprawozdań rodzin ofiar, ciała nie były myte w Moskwie, a niektóre ciała nie nosiły żadnych śladów sekcji zwłok i badań. Co więcej, jest dobrze znaną zasadą, że raport z sekcji zwłok powinien zawierać indywidualną przyczynę zgonu, określoną precyzyjnie i odrębnie dla każdego poszkodowanego, w przeciwieństwie do określonej jedynie ogólnej przyczyny śmierci dla grupy ofiar. Przyczyna śmierci powinna być ustalona w oparciu o dominujący czynnik, który doprowadził do zgonu danej osoby. Jednakże w odniesieniu do wszystkich ofiar katastrofy smoleńskiej jako przyczynę śmierci podano „liczne obrażenia ciała”. Takie podejście pokazuje, że badanie medyc-



Rysunek 9. Przykład autopsji. Czas zgonu 10:50 (oficjalny czas katastrofy 10:41:06). Przyczyna śmierci: katastrofa samolotu. (Załącznik V).

² Wywiad z dr Michaelem Badenem, Gazeta Polska, 29 marca 2012 roku (Załącznik XII). Michael M. Baden jest lekarzem i certyfikowanym patologiem sądowym znanym z pracy śledczego w głośnych sprawach oraz jako gospodarz programu HBO Autopsja. Jest także specjalistą medycyny sądowej dla Fox News Channel. Był doradcą, głównym patologiem i biegłym w wielu głośnych sprawach i badaniach, w tym: Przewodniczącym Panelu Patologii Sądowej w Komisji Kongresu do spraw Zabójstw, która badała ponownie sprawę zabójstwa Johna F. Kennedy'ego oraz szczątki cara Mikołaja II i członków jego rodziny.

ne było powierzchowne, nie zawierało szczegółowej analizy obrażeń i nie włożono wysiłku w kategoryzację urazów mających bezpośredni wpływ na śmierć poszczególnych ofiar. Ze względu na niespotykaną skalę zniszczenia ciał, nie było możliwości pobrania krwi i moczu do badania od wszystkich ofiar. Ale nawet w przypadkach, gdy te materiały pobrano, nie został przeprowadzony w odpowiednim czasie pełen zakres badań. Ponadto proces gromadzenia i zabezpieczania próbek do testowania był nieodpowiedni. Niektóre próbki wysłano do badań chemicznych i toksykologicznych ponad dwa lata później. Nie przeprowadzono żadnych badań na ubraniach ofiar opisanych jako spalone lub zwęglone. Sprawozdania z autopsji wskazują na istotne odejście od standardów sprawozdawczości medycznej, co obejmuje między innymi zapisane jednolite podsumowanie przyczyny śmierci, bez indywidualnych informacji na temat którejkolwiek z ofiar, a także podanie tego samego czasu zgonu, który różni się od oficjalnego czasu katastrofy (zobacz przykład na Rysunku 9). Można się spodziewać, że ludzkie ciała były poddane działaniu dużych przeciążeń podczas katastrofy. Stwierdzenia, że pasażerowie doświadczyli przeciążenia większego niż 100 g w wyniku awarii na niskim pułapie (gdy wartość ta nie powinna przekroczyć 30 g), nie można skorelować z takim scenariuszem wypadku jaki się sugeruje. Patrząc na powyższe zestawienie i biorąc pod uwagę specyfikę zderzenia samolotu z ziemią oraz cechy zniszczeń można założyć, że największych urazów powinny doznać osoby w przedniej części kabiny pasażerskiej, a pasażerowie siedzący w pobliżu ogona musieliby odnieść mniej istotne obrażenia. W związku z tym stwierdzenie o jednakowym przeciążeniu o wartości co najmniej 100 g, oddziałującym na wszystkie ofiary, wydaje się nierealne³. Co więcej, analiza rzeczywistego zniszczenia ciał ofiar nie potwierdza scenariusza raportu MAK, najbardziej ucierpiały bowiem osoby siedzące w środkowej i końcowej części samolotu, a zróżnicowanie urazów wyklucza oddziaływanie przeciążenia tej samej wielkości na wszystkie ofiary.

³ Wywiad z prof. Johnem Hansmanem: <http://nowypolskishow.co.uk/?p=1154> Dr. R. John Hansman – profesor na Wydziale Aeronautyki i Astronautyki MIT, gdzie przewodzi katedrze Ludzi i Automatyki. Jest również dyrektorem Międzynarodowego Centrum Transportu Powietrznego. Prof. Hansman jest konsultantem działającym w ramach rozmaitych komitetów doradczych i technicznych, w tym Komitetu Doradczego Kongresu, Doradczego Komitetu Badawczo-Rozwojowego FAA, Niezależnego Panelu Kontrolnego FAA WAAS oraz Komitetu Sterującego NASA w zakresie Zaawansowanych Technologii Transportu Powietrznego.

4

ROSYJSKIE DOCHODZENIE

Wypadki się zdarzają. Ale działania Rosji zaraz po katastrofie – niezwykle szybkie i bezprecedensowe – przedstawiają sobą działania zbliżone do czyszczenia miejsca zbrodni a nie działań państwa szukającego odpowiedzi¹.

Polska nota dyplomatyczna, wysłana do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej przez zastępcę polskiego ambasadora w Moskwie P. Marciniaka, żądająca traktowania terenu katastrofy jako obszaru eksterytorialnego, nie została uwzględniona. W ciągu pierwszych godzin po katastrofie stało się oczywiste, że nie tylko kluczowe dowody nie zostały odpowiednio zabezpieczone, określone, udokumentowane i zachowane, ale też wrak samolotu był celem bezpośrednich działań destrukcyjnych już następnego dnia po katastrofie. Nie została zdefiniowana metodologia identyfikacji dowodów i nie zastosowano wnioskowania opartego na logicznym łańcuchu poszlak dla wyodrębnienia kluczowych dowodów. Ponadto miejsce katastrofy przed pierwszym uderzeniem w ziemię pozostało niezabezpieczone, na skutek czego doszło do kradzieży rzeczy osobistych ofiar i zaginięcia wielu części samolotu. Niektóre przykłady takich manipulacji i niszczenia dowodów w rejonie miejsca katastrofy przedstawiono poniżej.

4.1 Manipulacje na miejscu katastrofy

W końcowym raporcie MAK stwierdzono:

- 3.1.5 *Nie znaleziono dowodów na awarię w obrębie samolotu, silnika, czy systemu przed zderzeniem z przeszkodami. Nie doszło do pożaru, wybuchu lub zniszczeń podczas lotu przed zderzeniem z przeszkodami.*
- 3.1.6 *Wszystkie zniszczenia spowodowane były siłą uderzenia podczas kolizji z przeszkodami i ziemią.*

Niezależni badacze zebrali dziesiątki zeznań osób, które widziały lub słyszały zdarzenie, w tym zeznania polskich pilotów wojskowych samolotu Jak-40, który wylądował godzinę wcześniej na lotnisku Siewiernyj. Wszyscy oni słyszeli na kilka sekund przed zderzeniem nienaturalne odgłosy silników tupolewa, następnie serię dźwięków charakterystycznych dla wybuchów, a po nich dźwięk tylko jednego silnika. Wielu świadków widziało i słyszało wybuch, kulę ognia i samolot rozpadający się w powietrzu na kawałki, w szczególności odpadający ogon samolotu zaraz po tym, jak przeleciał on nad ulicą Kutuzowa.

Dobrym przykładem takiego przebiegu zdarzenia jest zdjęcie lotnicze miejsca zdarzenia wykonane 12.04.2010 r. (Rysunek 10) z zaznaczonymi jedynie nielicznymi fragmentami wraku. Dziennikarze dopiero trzy lata po katastrofie dotarli i opublikowali nieujawnione protokoły prokuratorów Federacji Rosyjskiej datowane na 10 i 11 kwiet-

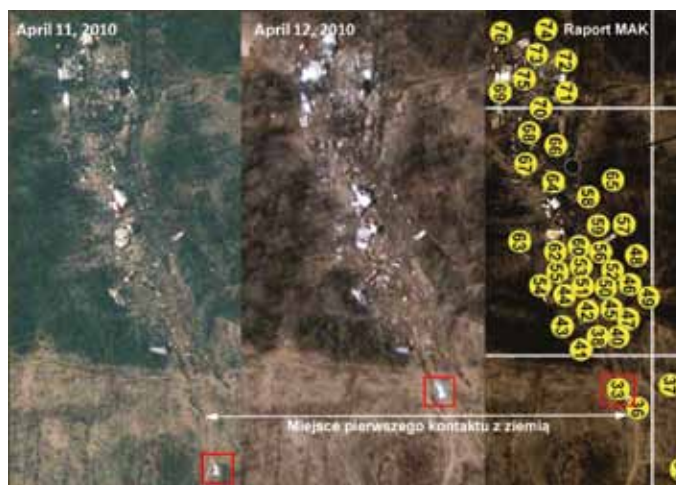
¹ Zawiedzione zaufanie prowadzi do bezkarnych zbrodni. Eugene Poteat, Prezydenckie Stowarzyszenie Byłych Oficerów Wywiadu. Charleston Mercury, marzec 2012. Poteat jest emerytowanym oficerem wywiadu naukowego CIA.

nia, opisujące fragmenty wraku znalezione wzdłuż trasy, którą przelatywał samolot. Ich ilość i fakt, że pochodzą nie tylko z uszkodzonego skrzydła, ale również z kadłuba, zaprzeczają tezom zawartym w cytowanych powyżej punktach 3.1.5 i 3.1.6. Rozbieżności między raportem MAK a opisami prokuratorów uwidocznione są na poniższej rysunku.



Rysunek 10. Lokalizacja fragmentów samolotu wg raportu rosyjskich prokuratorów z 10 i 11 kwietnia 2010 r. naniesiona na zdjęcie z oblotu miejsca katastrofy zamieszczone w raporcie MAK (M. Dąbrowski, K. Nowaczyk).

Jak widać na powyższym zdjęciu z oblotu, rozbieżności pomiędzy fragmentami wraku zewidencjonowanymi przez komisję MAK i prokuratorów rosyjskich występują już w pobliżu brzozy, która miała „odciąć” fragment lewego skrzydła. Stopień manipulacji najlepiej ilustrują zdjęcia satelitarne (GeoEye) z miejsca katastrofy pokazane na Rysunku 11. Widać na nich, że fragment lewego statecznika „przeniósł się” o ponad 20 metrów pomiędzy 11 kwietnia i 12 kwietnia tak, żeby znaleźć się za pierwszymi śladami uderzenia samolotu w ziemię. W raporcie rosyjskim podano pozycję statecznika z 12 kwietnia. Już 11 kwietnia, z obu stron kadłuba zostały odcięte burty. Ukryto w ten sposób charakterystyczny kształt zniszczeń, będący następstwem eksplozji wewnętrznej (Rysunek 14). Na miejsce katastrofy wprowadzono natychmiast ciężki sprzęt do robót ziemnych. Teren katastrofy nie był należycie zabezpieczony, lecz szeroko dostępny dla osób postronnych. Osoby te podnosiły i zabierały części samolotu, odzieży ofiar lub przedmioty z ich dobytku. Nawet części ludzkiego ciała i fragmenty kości były zbierane przez wiele miesięcy po katastrofie. W rezultacie, niektóre rzeczy osobiste ofiar skradziono i pobrano pieniądze z ich kart kredytowych. Według rosyjskiego raportu, w czasie wypadku system oświetlenia lotniska Smoleńsk Siewiernyj działał prawidłowo. Taki wniosek pozostaje w bezpośredniej sprzeczności ze zdjęciami białoruskiego dziennikarza

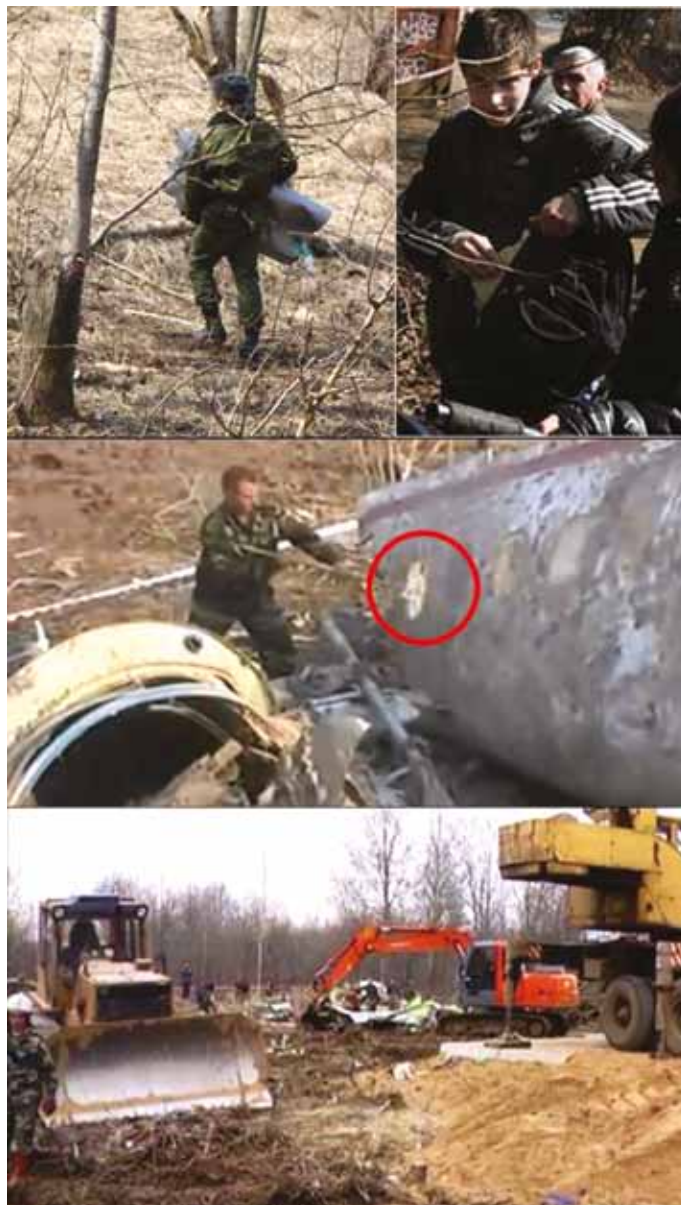


Rysunek 11. Zdjęcia satelitarne z 11 i 12 kwietnia 2010 r. obrazujące przesunięcie lewego statecznika (czerwony kwadrat) za linię pierwszego kontaktu z ziemią i jego pozycja w raporcie MAK (punkt 33). (K. Nowaczyk) Załącznik VI.

przedstawiającymi rosyjskich żołnierzy wymieniających żarówki i mocowania kabli zasilających w systemie oświetleniowym w kilka godzin po katastrofie (Załącznik VI). Wiele drzew i krzewów zostało wyciętych w pobliżu miejsca katastrofy, spalono trawę lub zasypano ją ziemią na dużym obszarze przed miejscem uderzenia w ziemię, zwłaszcza w pobliżu lokalizacji TAWS #38 (Załącznik VI).

4.2 Niszczanie szczątków samolotu

W październiku 2010 r. polska prasa opublikowała zdjęcia pokazujące niszczenie wraku polskiego Air Force One na lotnisku Siwierny w Smoleńsku dzień po katastrofie. Materiał filmowy pokazujący rosyjskich pracowników niszczących samolot, a zwłaszcza tłukących część okien² oraz buldożery pracujące na miejscu katastrofy, został wykorzystany w filmie dokumentalnym „Misja specjalna” A. Gargas. Przykłady z Rysunku 12 to tylko kilka zdjęć z całego zbioru znajdującego się w Załączniku VI. Jeszcze przed wydobyciem wszystkich części ciał ofiar oraz fragmentów samolotu, miejsce wypadku częściowo pokryto betonową nawierzchnią i 11 kwietnia 2010 r. zbudowano na nim drogę. Niszczanie szczątków samolotu miało miejsce od razu w dniu katastrofy - bez zapewnienia adekwatnej dokumentacji dotyczącej ich ułożenia, bez zrobienia zdjęć i bez odpowiedniego oznaczenia części dla celów późniejszej rekonstrukcji. Zamiast tego od razu wybijano okna w kadłubie, pocięto duże fragmenty samolotu na mniejsze części, pocięto i wyciągnięto kable, zdeformowano kształtowniki podczas wyciągnięcia ich za pomocą koparki i innych maszyn ciężkich, przekopano buldożerami dużą część powierzchni miejsca katastrofy, na której znajdowały się mniejsze szczątki, a na koniec niektóre części miejsca katastrofy przykryto pospiesznie świeżą ziemią i betonem. Zniekształcenie ogona w katastrofie zostało „naprawione”³ jeszcze przed przeniesieniem go do miejsca ostatecznego przechowania. Większe części samolotu zostały



Rysunek 12. Przykłady zdjęć z miejsca katastrofy z pierwszych trzech dni, 10-13 kwietnia. (Załącznik VI).

² Słuczenie szyb ma wyjątkowe znaczenie ze względu na potencjalną obecność materiałów wybuchowych na szkle, co mogło by potwierdzić hipotezę o eksplozji, jak również możliwość oceny ciśnień, jakim poddawane były szyby w trakcie katastrofy.

³ Załącznik VI.

przetransportowane na betonową powierzchnię lotniska i pozostawione tam na wiele miesięcy bez zabezpieczenia od słońca i gapiów (Rysunek13). Kilka ton małych części zebrano jak śmieci i złożono na stosie w pobliskiej stodole, bez należytej ochrony. Po wielu wnioskach strony polskiej większe części wraku zostały w końcu ogrodzone i przykryte brezentem. Później wokół wraku samolotu zbudowano konstrukcję z dykty⁴. Aby upamiętnić drugą rocznicę katastrofy smoleńskiej, Rosja rozpowszechniła zdjęcia kadłuba świeżo umytego z nową warstwą farby i wstawionymi oknami. Nie podjęto jednak żadnych prób rekonstrukcji samolotu, co jest działaniem oczywistym w wypadku takiej katastrofy.



Rysunek 13. Duże części samolotu na betonowej powierzchni po transporcie z miejsca katastrofy.



Rysunek 14. Część kadłuba odwrócona i otwarta (żółta linia i strzałka). Załącznik VIII.



Rysunek 15. Lewa i prawa ściana odcięte od kadłuba w dniu 11.04.2010 r. Oddzielone ściany (białe strzałki) na zdjęciu z Raportu MAK.

4 Załącznik VI.

Na koniec zdjęcie (Rysunek 14) przedstawiające tylną część kadłuba na miejscu katastrofy nie pozostawia wątpliwości, że musiał on otworzyć się w powietrzu i uderzył w ziemię już w pozycji odwróconej, z obiema ścianami bocznymi (żółta linia) wygiętymi na zewnątrz. Następnego dnia po katastrofie obie ściany kadłuba zostały odcięte i usunięte. Jest to wyraźnie widoczne na zdjęciu z miejsca katastrofy zrobionym z powietrza, opublikowanym w raporcie MAK (Rysunek15).

4.3 Ukryte fakty i dokumenty

Niedługo po tym jak Tu-154M z prezydentem Polski na pokładzie rozbił się w Smoleńsku, na miejscu pojawił się oddział Specnaz (służby specjalne); żołnierze z 25 oddziału jednostki wojskowej nr 7459 Specnaz MVD w Smoleńsku znani są z uczestnictwa w krwawych operacjach specjalnych na Kaukazie Północnym (Rysunek 16, 17). Oficjalny rosyjski raport MAK zataił obecność tych jednostek na miejscu tragedii.

Urządzenia elektroniczne i czułe instrumenty NATO oraz dokumenty wydobyte i przejęte przez Rosjan (skasowane zdjęcia, wiadomości tekstowe itp. z pamięci wewnętrznych):

1. Telefon satelitarny
2. Telefon komórkowy prezydenta Polski
3. Telefon komórkowy dowódcy sił powietrznych - generała Andrzeja Błasika
4. Telefon komórkowy dowódcy sił wojskowych - generała Bronisława Kwiatkowskiego
5. Telefon komórkowy koordynatora służb specjalnych - Zbigniewa Wassermanna
6. Trzy telefony radiowe Motorola
7. Dziesięć smartfonów Blackberry
8. 60 telefonów komórkowych
9. Dwadzieścia aparatów fotograficznych z kartami pamięci
10. Kamera wideo z kartą pamięci i taśmą
11. Kamera przemysłowa i dwa komputery
12. Dokumentacja, w tym ściśle tajne dokumenty NATO



Rysunek 16. Od samego początku wojskowa jednostka specjalna Specnaz była obecna na miejscu katastrofy.



Rysunek 17. Przybycie dodatkowych żołnierzy ze Specnaz (służby specjalne) dwa dni po katastrofie (12.04.10).

Sześć miesięcy po katastrofie zezwolono zespołowi polskich archeologów na zbadanie miejsca wypadku. Polscy eksperci znaleźli dziesiątki tysięcy małych fragmentów na powierzchni, a przy użyciu detektora metali o zakresie do 20 cm zidentyfikowali kolejnych dwadzieścia tysięcy metalowych części pod powierzchnią ziemi na głębokości do 20 cm. Za pomocą kilku odwiertów do głębokości 60 cm potwierdzili, że każdemu niewielkiemu fragmentowi metalu towarzyszyło kolejnych sześć niemetalowych części. Oszacowali ogólną liczbę szczątków samolotu na około 60 tys. Niektóre metalowe części były opalone lub zwęglone przez działanie wysokiej temperatury (patrz Rysunek 18).



Rysunek 18. Przykład spalonego fragmentu metalu znalezionego 100 metrów przed uderzeniem samolotu w ziemię. (Załącznik XI).



Rysunek 19. Mapa szczątków znalezionych na głównym miejscu katastrofy, przygotowana dla celów polskiego raportu archeologów (Załącznik XII). Profil samolotu w skali 1:1 w stosunku do ziemi. (K. Nowaczyk).

SAMOŁOT	WYBUCH	WPLYW	SZCZĄTKI
PanAm 103 ¹ Lockerbie	Tak (bomba i paliwo)	Wysoki poziom energii (wysokość 19 000 stóp n.m.p.)	Ponad 11000 (w tym części rzeczy osobistych). Zrekonstruowano 95% samolotu.
TWA 800 ² Nowy Jork	Tak (paliwo)	Wysoki poziom energii (wysokość 31 000 stóp n.m.p.)	3168 (części samolotu) Zrekonstruowano 95% samolotu.
Tu-154M Smoleńsk	Nie –według raportu MAK	Niski poziom energii (wysokość 50 stóp n.m.p.)	35000 wydobytych przez archeologów 60000 szacowanych, w tym wyposażenie samolotu. Brak próby rekonstrukcji.

1 Wydział Badań Katastrof Lotniczych, Raport z wypadku samolotu Boeing 747-121, N739PA w Lockerbie, Dumfriesshire, Szkocja, 21 grudnia 1988. Raport z Wypadku Lotniczego Nr 2/90 (EW/C1094).

2 Krajowa Rada ds. Bezpieczeństwa Transportu. (2000) Rozpad w trakcie lotu nad Oceanem Atlantyckim, linie lotnicze Trans World, lot 800, Boeing 747-131, N93119, w pobliżu East Moriches, Nowy Jork, 17 lipca 1996 r. Raport z Wypadku Lotniczego NTSB/AAR-00/03. Waszyngton

Tabela 2. Katastrofy lotnicze – porównanie ilości szczątków (zestawienie Piotr Kublicki)

Polski zespół został ograniczony do przeszukiwania terenu za ulicą Kutuzowa, jednak ilość szczątków wymieniona w Tabeli 2 i widocznych na mapie przygotowanej w oparciu o raport polskich archeologów (Rysunek 19), jest nieporównywalnie wielka w odniesieniu do innych katastrof lotniczych spowodowanych przez wybuch. Rosyjska prokuratura, która przygotowała raport z miejsca katastrofy w oparciu o inspekcję przeprowadzoną w dniu katastrofy, opisała cały obszar, na którym znajdowały się szczątki, a który zaczynał się kilkaset metrów przed miejscem, gdzie nastąpił kontakt z ziemią. Wspomniany raport opisuje wiele fragmentów, które wskazywały dokładne miejsce uderzenia, z czego część została znaleziona nawet 40 m przed brzozą, która rzekomo spowodowała katastrofę. Ewidentny rozpad samolotu przed uderzeniem w brzozę i na kilkaset metrów przed pierwszym zderzeniem z ziemią nigdy nie został opisany ani wyjaśniony. Tylko największe szczątki samolotu zostały wydobyte przez rosyjski zespół. Reszta została zakryta bądź zebrana przez gapiów.

Pośród utajonej dokumentacji, o której należy wspomnieć, są protokoły prokuratury z pierwszych dni po katastrofie, opis z kontroli wizualnej wraku z dnia 17 września 2010 r., ekspertyzy wskazujące miejsca wybuchu samolotu wykonane przez firmę Small Giss oraz oryginalne dane z rejestratorów samolotu, które nigdy nie zostały ujawnione⁵.

5 Szczegółowy opis zapisów czarnej skrzynki w Rozdziale 5.

5

ROSYJSKI RAPORT MAK

Rosyjski raport MAK został opublikowany 12 stycznia 2011 r. W raporcie pojawiło się wiele sprzeczności, pominięć, sfałszowanych oświadczeń i nieczytelnych danych – a to tylko najbardziej oczywiste braki. Główna część raportu, w której opisano ostatnie chwile lotu, jest w wielu miejscach sprzeczna z prezentowanymi w nim faktami. Opis ostatniego etapu lotu jest oparty na spekulacjach i nie został odpowiednio poparty naukowymi metodami.

Raport MAK otwarcie odrzuca polskie zastrzeżenia złożone stronie rosyjskiej w dniu 19 grudnia 2010 r. w „Uwagach Rzeczypospolitej Polskiej” do szkicu ostatecznego raportu rosyjskiego¹. Rosyjski raport odrzucił aż 80% uwag zgłoszonych przez stronę polską na mocy art. 6.3 Aneksu 13. Konwencji Chicagowskiej.

Ponadto raport MAK przemilcza wiele istotnych kwestii, takich jak: rola centrum „Logika” w Moskwie, obecność płk. Krasnokutskiego w wieży kontroli lotów a także ocenę pracy wykonanej przez kontrolera strefy lądowania. Sprzeczne informacje pojawiają się zwłaszcza na prezentowanych w raporcie mapach, tabelach i wykresach.

Raport MAK nie odnosi się do ogromnej ilości szczątków powstałych przy zderzeniu klasyfikowanym jako zderzenie o niskiej energii, nie podejmuje kwestii braku osób, które mogłyby przeżyć katastrofę. Zabrakło dogłębnej analizy miejsca katastrofy oraz omówienia stanu ciał ofiar. Ponadto z zakresu dochodzenia wykluczono możliwość uszkodzeń mechanicznych samolotu i nie zweryfikowano możliwości awarii technicznej. Nie dokonano analiz wraku z punktu widzenia możliwego wybuchu, nie zbadano śladów zniszczenia lewego skrzydła ani też brzozy złamanej jakoby przez samolot. Rok przed katastrofą samolot oddano do generalnego remontu w Samarze w Rosji, skąd powrócił w grudniu 2009 r. Od początku roku 2010² do czasu katastrofy zarejestrowano jedenaście poważnych awarii mechanicznych. Co najważniejsze, w rosyjskim raporcie nawet nie wspomniano o dużej awarii samolotu podczas lotu nad Oceanem Atlantyckim z Haiti do Polski 23 stycznia 2010 r. W czasie tego lotu wystąpiły poważne problemy z autopilotem (musiano go odłączyć) i systemem sterowania. Nie wyjaśniono nigdy faktu, że na miejscu katastrofy znaleziono ważny certyfikat samolotu TU 154 nr boczny 102, który wówczas znajdował się w remoncie w Samarze, i nieważny certyfikat rozbi-tego TU 154 nr boczny 101.

Opisy z pierwszej inspekcji miejsca katastrofy (10 i 11 kwietnia 2010 r.), dokonane przez rosyjską prokuraturę³, nie zostały ujęte w rosyjskim raporcie. Dokument pozostawał utajniony przez kilka lat, a kiedy wyciekł do opinii publicznej, okazało się, że istnieje wiele rozbieżności z raportem MAK.

Rosyjski raport pomija dowody dostarczone z CVR⁴, które świadczą o tym, że polska załoga świetnie znała topografię terenu w pobliżu lotniska Siewiernyj w Smoleńsku. MAK całkowicie zignorował jasne stwierdzenia polskich pilotów dotyczące spadku tere-

1 Odpowiedź polska po angielsku. (Załącznik V).

2 *Ibid.*

3 Załącznik XI.

4 Załącznik III.

nu przed pasem lotniska, które zostały wyraźnie zarejestrowane w zapisie transkrypcji z CVR. Zgodnie z transkrypcją przygotowaną przez samych Rosjan, na minutę przed uderzeniem i 5 km przed pasem lotniska (tj. 3 km od obniżającego się terenu) drugi pilot przypomniał pierwszemu pilotowi o spadku terenu, na co pierwszy pilot odpowiedział: „Wiem”⁵. W całkowitej sprzeczności z tym materiałem dowodowym Rosjanie wywnioskowali, że polscy piloci nie znali topografii terenu. Wniosek ten nie bierze również pod uwagę informacji, że pierwszy pilot lądował na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku jako drugi pilot podczas lotu z premierem RP i delegacją rządową trzy dni przed katastrofą.

5.1 Czarne skrzynki

Rosjanie do dziś nie zwrócili czarnych skrzynek do Polski, pomimo iż komisja MAK zakończyła swoje śledztwo ponad trzy lata temu. Po pierwszym spotkaniu (10.04.2010 r.)⁶ komisji pod przewodnictwem Putina, rosyjski Minister Transportu (I. Levitin) zapewnił, że: *Znaleźliśmy dwie czarne skrzynki – jedną, która rejestrowała pomiary instrumentów i drugą, która rejestrowała materiał audio. Jednak niczego nie dotykaliśmy dopóki nasi koledzy [z Polski] nie zjawili się na miejscu zdarzenia.* Jednocześnie na tym samym spotkaniu pierwszy zastępca prokuratora generalnego Rosji (A. Bastrykin) potwierdził, że zapisy czarnych skrzynek zostały już odczytane: *Wydobyliśmy czarne skrzynki, które potwierdzają charakter wymiany zdań pomiędzy kontrolą naziemną a załogą.* Na koniec raport MAK stwierdza: *W dniu 11.04.2010 CVR zostało dostarczone do laboratorium Międzynarodowej Komisji Awiacyjnej w celu otwarcia, odczytania i przetworzenia informacji. Otwarcie pudełek i kopiowanie informacji odbyło się w obecności specjalistów ds. awiacji z Rzeczpospolitej Polskiej.*

Wiele faktów, które rzekomo miały zostać oparte na informacjach z czarnych skrzynek i nagraniu głosów z kokpitu itp., zostało zmanipulowanych lub źle zinterpretowanych. Analogowy rejestrator K3-63 nigdy nie został odnaleziony, a dane z cyfrowych nagrań zostały przedstawione w nieczytelnej formie. Ramy czasowe na tabelach w rosyjskim raporcie były dowolnie zmieniane – *Biorąc pod uwagę zmianę w strefach czasowych dodano trzy sekundy do czasów TAWS w celu synchronizacji z FDR*⁷. Ponadto cztery kopie „tej samej” taśmy CVR (MARS-BM) zostały przygotowane na prośbę strony polskiej. Każda z kopii dostarczonych polskiej stronie ma inny czas trwania.

Chociaż w samolocie zainstalowanych było pięć rejestratorów (wymienione w Tabeli 3), nie ma żadnych godnych zaufania danych z ostatniego etapu feralnego lotu. Jak pokazano w tabeli, samolot był wyposażony w cztery cyfrowe rejestratory i jeden rejestrator analogowy. Z tych pięciu rejestratorów rejestrator analogowy K3-63 nigdy nie został odnaleziony. Rosyjski raport został przygotowany wyłącznie na podstawie danych z operacyjnego rejestratora danych KBN-1-1 wyprodukowanego w Rosji. Polska kopia tego nagrania kończy się na kilka sekund przez 41. minutą (przed brzozą), **przez co jest bezużyteczna** do analizy ostatniego etapu lotu. Najważniejsze ostatnie pół sekundy danych, uzyskanych z cyfrowego rejestratora szybkiego dostępu ATM-QAR wyprodukowanego w Polsce, zostało skasowane i zastąpione dodatkowymi 2 sekundami słabej jakości z rejestratora MŁP-14-5. Tym sposobem jedyne dane udostępnione stronie polskiej a odnoszące się do ostatnich sekund lotu, to dane z rejestratora MŁP, które zawierają dużo błędów. Rejestrator MŁP-14-5 zawierał rejestrację lotów z 7, 8 i 10 kwietnia, jednak kluczowe dane z 10 kwietnia były bardzo słabej jakości i nie było możliwe uzyskanie jakichkolwiek użytecznych danych – dlatego też plik nie został użyty do żadnej analizy.

⁵ *Ibid.*

⁶ 04.10.2010 r. raport ze spotkania krajowej komisji śledczej.

⁷ Strona 106 ostatecznego raportu MAK. (Załącznik VIII).

Symbol rejestratora	Typ i funkcja rejestratora
KBN-1-1	Cyfrowy rejestrator danych wyprodukowany w Rosji i zainstalowany obok kokpitu.
MARS-BM	Cyfrowy rejestrator dźwięku zainstalowany w ogonie samolotu obok MLP-14-5. (Znaleziono go obok śladów pierwszego kontaktu z ziemią).
MLP-14-5	Cyfrowy rejestrator zainstalowany w ogonie samolotu (wystawiony na działanie wysokiej temperatury). Znaleziony niedaleko śladów pierwszego kontaktu z ziemią.
K3-63	Elektromechaniczny taśmowy rejestrator szybkiego dostępu w specjalnej termo- i wstrząso-odpornej obudowie (nie znaleziono).
ATM QAR	Cyfrowy rejestrator szybkiego dostępu, który rejestrował te same dane co KBN-1-1. ATM-QAR został wyprodukowany w Polsce.
FMS UNS-1D	System zarządzania lotem: Universal Avionics Systems Corporation Flight Management System
TAWS SN 237	System ostrzegawczy: UASC Terrain Awareness and Warning System

Tabela 3 Rejestratory danych i instrumenty nawigacyjne polskiego Air Force One⁸

Odbiorca kopii	Data zapisu	Długość nagrania
MAK	05.2010 r.	38 min. 16,8 sek.
KBWL LP ⁹ (1)	05.2010 r.	37 min. 57,0 sek.
FSB ¹⁰	06.2010 r.	36 min. 58,6 sek.
Foreneks ¹¹	06.2010 r.	36 min. 24,0 sek.
KBWL LP (2)	07.2011 r.	38 min. 14,5 sek.
IES ¹²	01.2012 r.	38 min. 13,6 sek.

Tabela 4¹³. Całkowity czas trwania kopii zapisu CVR MARS-BM

Kolejna kwestia dotyczy kopii zapisów CVR MARS-BM. Na dziś wiemy o przynajmniej sześciu takich kopiach (Tabela 4), z czego pięć jest formalnie udokumentowanych, a jedna tajna kopia miała zostać poddana analizie przez FSB. Wszystkie kopie różnią się między sobą długością nagrania – różnice te dochodzą do prawie dwóch minut, co odpowiada drodze dziewięciu kilometrów, którą w tym czasie pokonuje samolot lecący z prędkością 80 m/s. Różnic nie da się wyjaśnić różnymi prędkościami nagrywania; ponadto największa różnica pojawia się w końcowej części taśm. Takie różnice pomiędzy nagraniami poddają w wątpliwość wiarygodność wszystkich kopii. Powyższe stwierdzenie potwierdza również ustęp z opinii FSB: Stąd też zakładając, że nie są to oryginalne nagrania, mają formę cyfrową i są przedstawione w formie noszącej znamiona ciągłości procesu nagrywania, nie można wykluczyć zmian wprowadzonych w nagraniach podczas cyfrowej (komputerowej) obróbki (Załącznik I).

⁸ Tabela przygotowana w oparciu o rosyjski raport MAK (Załącznik VIII) wraz z opinią polskiego specjalisty ATM PP (Załącznik XI).

⁹ Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP).

¹⁰ Federalne służby specjalne Federacji Rosyjskiej (FSB).

¹¹ FORENEKS, LLC, Rosja, St. Petersburg

¹² Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie (IES).

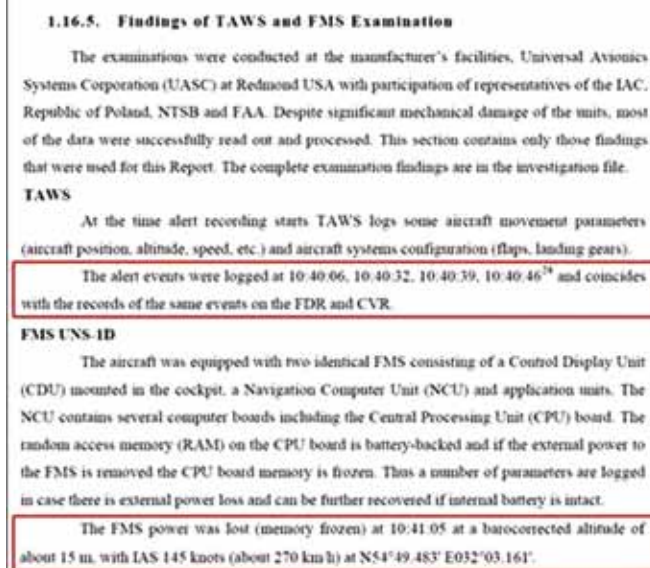
¹³ Raport Zespołu Parlamentarnego, Cztery lata po Smoleńsku, 04.01.2014 r.

5.2 Całkowicie pominięte dane

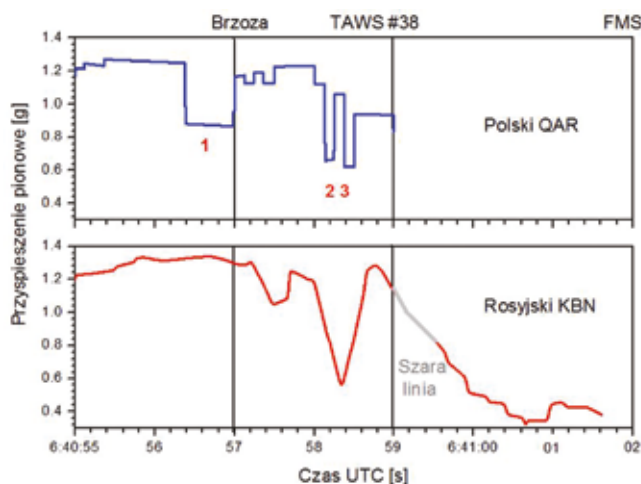
Rosyjski raport całkowicie pomija zapis lądowania TAWS #38 (patrz Rysunek 20). Dane FMS i TAWS z samolotu zostały odzyskane przez zespół specjalistów zatrudnionych przez amerykańskiego producenta instrumentów z Tucson, Arizona - Universal Avionics Systems Corporation. Odkodowane logowania z tych urządzeń zostały udostępnione publicznie przez polską komisję śledczą dopiero 5 września 2011 r. Rosyjski raport słowem nie wspomina o zapisie TAWS #38 ani o żadnych awariach zanotowanych w pliku fault.log systemu TAWS. Pozycja samolotu podana w TAWS #38, 140 metrów w linii prostej od brzozy udowadnia, że samolot nie mógł zderzyć się z tym drzewem, ponieważ po utracie fragmentu skrzydła i rotacji w lewo musiałby skręcić w lewo. Pominięcie tego zapisu było konieczne, aby uzasadnić oficjalny scenariusz MAK, zakładający zderzenie z brzozą. Ponadto, zgodnie z danymi FMS, centralny system pamięci przestał nagrywać dane z powodu ustania zasilania, co nastąpiło, kiedy samolot znajdował się na wysokości 15 metrów, a jego usytuowanie geograficzne było ok. 50 metrów od miejsca pierwszego zderzenia z ziemią¹⁴.

5.3 Manipulacje danymi

Dane uzyskane z niektórych nagrań rejestratorów samolotu zostały poddane dowolnym zmianom, zaś niektóre dane z logowań FMS¹⁵ i TAWS nie zostały ujęte w rosyjskiej analizie. Rysunek 21 pokazuje wykres pionowego przyspieszenia z polskiego rejestratora QAR oraz z raportu MAK. QAR wskazuje trzy minima (punkt 1, 2, 3), które występują bardzo szybko po sobie, kolejno co 1/10 sekundy, niewyjaśnione w raporcie MAK. (Załącznik X). Rysunek 21 pokazuje wykres pionowego przyspieszenia z polskiego rejestratora QAR oraz z raportu MAK. QAR wskazuje trzy minima (punkt 1, 2, 3), które występują bardzo szybko po sobie, kolejno co jedną dziesiątą sekundy, przed TAWS #38 i około 200 m od miejsca katastrofy. Każde z tych minimów odpowiada silnemu wstrząsowi. Należy zauważyć, że pierwszy z tych silnych wstrząsów zdarzył się około 50-70 metrów od miejsca położenia brzozy. Wspomniane silne zmiany w przyspieszeniu były spowodowane siłą działającą ku ziemi, jednak nie zostały one ani wyjaśnione, ani wspomniane w raporcie rosyjskim. Szare linie na Rysunkach 21 i 22



Rysunek 20. Kopia raportu MAK. Czasy określone są tylko dla TAWS #34, #35, #36, #37, nie dla #38. Odciecie prądu w powietrzu na wys. 15 m. (Załącznik X).



Rysunek 21. Pionowe przyspieszenie wg polskiego rejestratora QAR i rosyjskiego raportu. Trzy punkty szczytowe (punkty 1, 2, 3) następujące bardzo szybko po sobie, kolejno co 1/10 sekundy, niewyjaśnione w raporcie MAK. (Załącznik X).

¹⁴ Załącznik VII.

¹⁵ Universal Avionics Flight Management System (FMS).

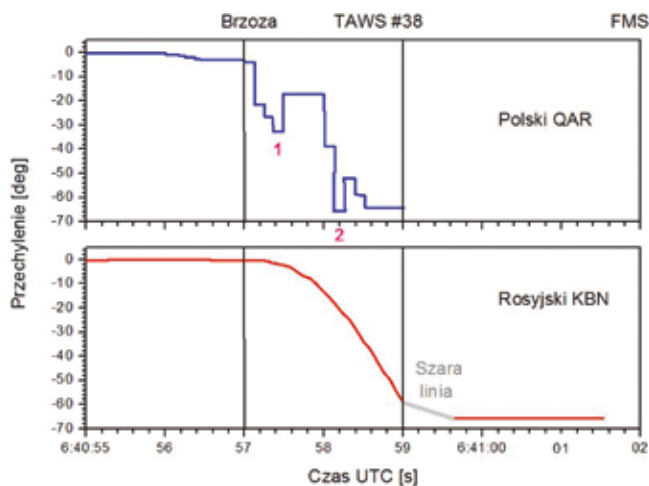
pokazują miejsca, z których przy pomocy rosyjskiego programu analitycznego WinArm32, MAK usunął punkty ze wszystkich danych z prezentowanego w raporcie zapisu rejestratora KBN. WinArm32 automatycznie zaznacza te miejsca kolorem szarym.

Rysunek 22 pokazuje przykładowo istotne różnice pomiędzy wartościami zarejestrowanymi przez rosyjski rejestrator KBN a polski rejestrator QAR. Oba rejestratory zbierały dane z tych samych czujników, tak więc różnice widoczne wyraźnie w miejscach oznaczonych numerami 1 i 2 na Rysunku 22 są zupełnie niezrozumiałe.

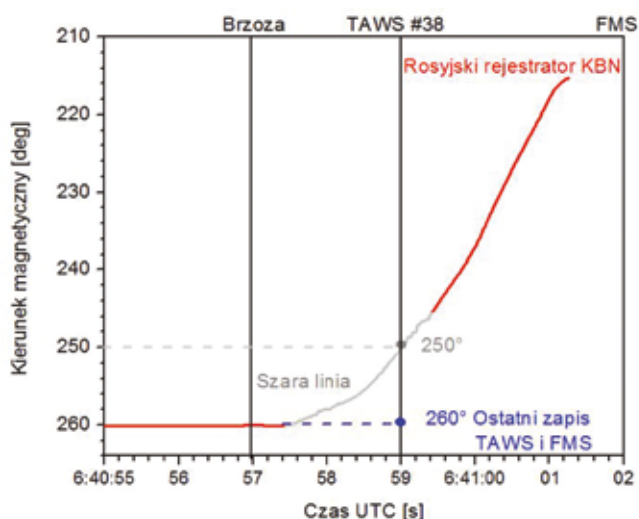
Porównanie przyspieszeń na Rysunku 21 wskazuje, że na wykresie w raporcie MAK ukryte zostało zdarzenie, które miało miejsce przed brzozą (punkt 1). Dwa kolejne wstrząsy na Rysunku 21 (widoczne w górnej i dolnej jego części), według zapisu rosyjskiego rejestratora KBN nie mają żadnego wpływu na rotację samolotu (dolna część Rysunku 22). Odczyt z polskiego QAR (górna część Rysunku 22) przeczy takiemu przebiegowi wydarzeń. Podkreślenia wymaga fakt, że MAK nigdy nie ujawnił polskiej stronie pełnego nagrania rosyjskich czarnych skrzynek.

Rosyjski scenariusz wydarzeń zakłada, że po utracie części skrzydła samolot zaczął obracać się w lewo. W związku z tym powinna również ulec zmianie trajektoria lotu i po kolizji z drzewem samolot powinien skrócić w lewo od przyjętego kursu 260°. Rysunek 23 pokazuje wyraźną różnicę pomiędzy wykresem z raportu MAK a odczytem w ekspertyzje Universal Avionics.

W pamięci FMS zapisany został ostatni, pozytywnie zweryfikowany kierunek magnetyczny 260°, taki sam jak w TAWS #38 około 140 m za brzozą¹⁶. Tymczasem rosyjski raport podaje w TAWS #38 wartość kierunku magnetycznego 250° i prezentuje dalszą jego zmianę, aż do wartości 214° (czerwona linia), czym uzasadnia obrót samolotu.



Rysunek 22. Obrót w lewo zarejestrowany i przez dwa rejestratory podłączone równolegle do tych samych czujników. Wykres przygotowany na podstawie danych z rosyjskiego raportu MAK oraz eksperta ATM PP. (Załącznik X).



Rysunek 23. Rzeczywisty kierunek magnetyczny zarejestrowany przez TAWS #38 i FMS (przerywana linia i niebieski punkt) i przedstawiony w raporcie MAK (czarna linia). (Załącznik X).

¹⁶ Ekspertyza Universal Avionics NTSB (Załącznik X). Appendix X: *Magnetic Heading - Not valid last known heading value was 267.1° [260° + declination 7.1°]. Wind - not valid (Note this is expected because a loss of heading is necessary for the computation of winds).*

5.4 Zafałszowania oświadczeń w ostatecznym raporcie MAK

Podstawowa teza raportu MAK, skomentowana już w rozdziale „Streszczenie”, była wielokrotnie podważana przez badania naukowe wykonywane na zlecenie Naczelnej Prokuratury Wojskowej. Na podstawie zapisów CVR dostarczonych przez Rosjan, Instytut Ekspertyz Sądowych im. prof. J. Sehna w Krakowie¹⁷ stwierdził, że słowa wypowiedziane przez nawigatora przypisano gen. Błasikowi, którego w kokpicie nie było. Dalej – próbki pobrane z ciała gen. Błasika nie wykazały obecności alkoholu we krwi. To całkowicie podważa jeden z najważniejszych powodów katastrofy podawany przez MAK: *Obecność w kokpicie do momentu zderzenia głównego dowódcy polskich sił powietrznych, który znajdował się pod wpływem alkoholu oraz presja psychologiczna wywierana na dowodzącego pilota, aby kontynuować obniżanie lotu w warunkach stwarzających nieuzasadnione zagrożenie z dominującym celem wylądowania za wszelką cenę.*

Odczyty z tego samego zapisu CVR są również niezgodne z inną przyczyną katastrofy podaną w raporcie MAK: *Obniżanie lotu bez kontaktu wzrokowego z punktami odniesienia na ziemi, na wysokość dużo mniejszą niż minimalna wysokość dla komendy „go-around” (100 m), aby namierzyć widoczność lotu.* W tej samej analizie rozmów prowadzonych przez załogę samolotu, wykazano że na wysokości 100 m pierwszy pilot wydał komendę „odchodzimy”. Wyniki tych badań zleconych przez polską prokuraturę podważają tezę raportu MAK, jednak nie wyjaśniają prawdziwej przyczyny tragedii.

5.5 Raport KBWLLP¹⁸

Nieprzypadkowo krótkie omówienie raportu polskiej komisji pod przewodnictwem min. Jerzego Millera zostało umieszczone w rozdziale poświęconym raportowi MAK. Polska komisja nie przeprowadziła własnego śledztwa z zachowaniem międzynarodowych standardów opisanych w dokumentacji ICAO. Przedstawiciele komisji nie wykonali elementarnych czynności podczas badania miejsca katastrofy, nie brali udziału w oblocie miejsca katastrofy, nie uczestniczyli w autopsji ofiar katastrofy, nie badali wraku samolotu, czarnych skrzynek. Swoje analizy komisja oparła głównie na kopiach zapisów czarnych skrzynek dostarczonych przez stronę rosyjską. Tabela nr 4 przedstawia różnice pomiędzy znanymi kopiami nagrań z kokpitu (rejestrator MARS-BM). Wnioski płynące z przedstawionych tam danych podważają wiarygodność rosyjskich kopii¹⁹.

Z podobną sytuacją mamy do czynienia w przypadku kopii z pozostałych rejestratorów:

KBN-1-1

Zarówno komisja rosyjska jak i polska uznały, że zapisy z tego rejestratora są najlepszej jakości. Dlatego raport MAK oparty został na danych z tego rejestratora. Niestety kopia dostarczona stronie polskiej, wykonana w obecności przedstawiciela prokuratury polskiej, jest niepełna i kończy się przed godziną 6:40:57 czasu UTC (przed miejscem gdzie rośla brzoza na działce Bodina). Strona rosyjska w raporcie MAK przedstawiła wykresy obejmujące pełen zakres zapisu tego rejestratora.

MŁP-14-5

Nagrania z tego rejestratora są znacznie słabszej jakości. Strona polska otrzymała dwie kopie zapisów tej czarnej skrzynki. Pierwsza zawierała dane z 7, 8 i 10 kwietnia. Niestety zapis z 10. kwietnia był tak słabej jakości, że nie udało się odtworzyć żadnego fragmentu nadającego się do dalszej analizy. Natomiast druga kopia, o nieco lepszej ja-

17 Załącznik III.

18 Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego

19 Załącznik IX

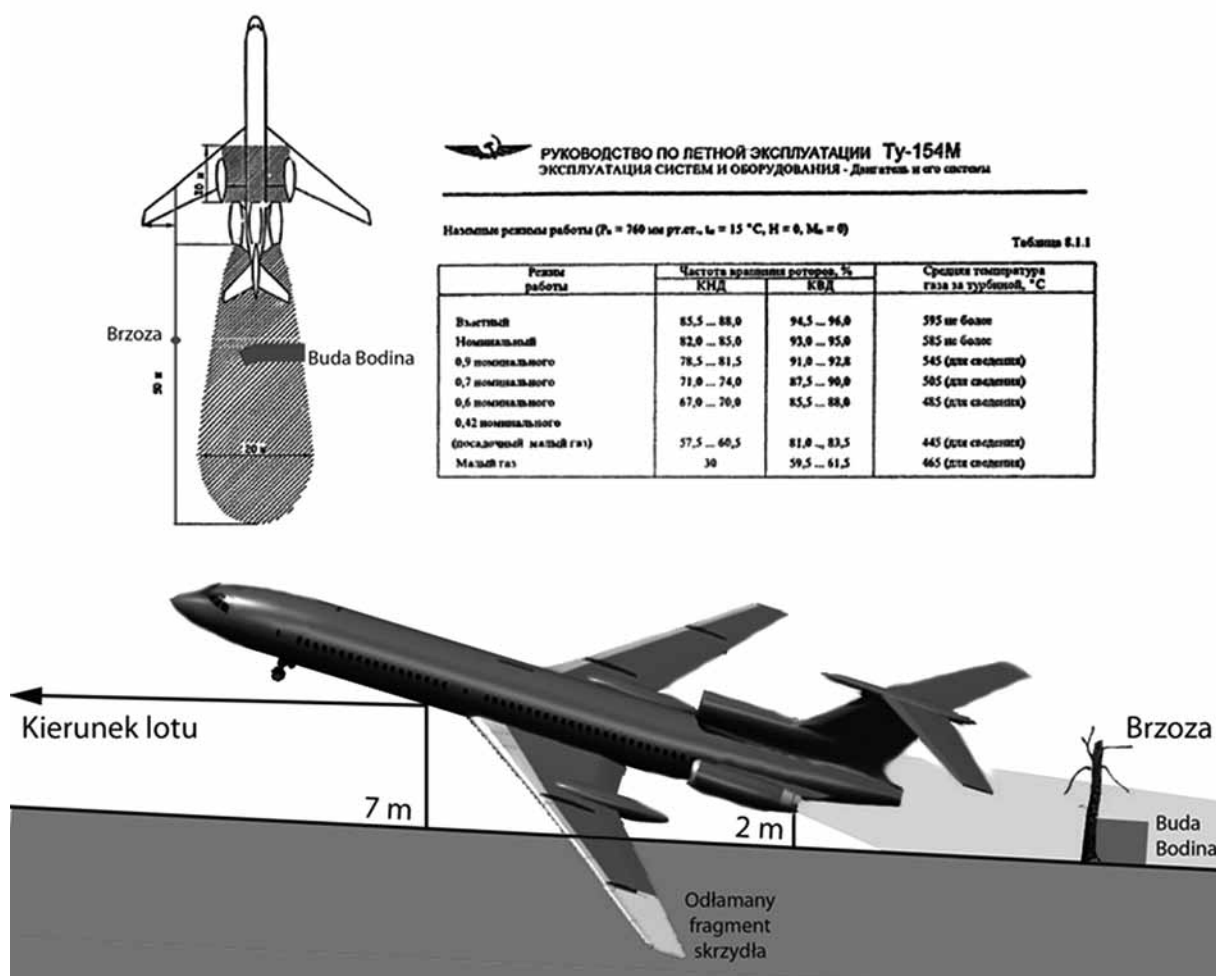
kości, nie może być pełnowartościowym materiałem dowodowym, ponieważ dokonana została bez obecności przedstawicieli strony polskiej.

ATM-QAR

Polski rejestrator szybkiego dostępu sprzężony był równolegle z rosyjskim KBN-1-1. Zatem zapisy obu rejestratorów powinny być jednakowe, z wyjątkiem parametrów pracy silników wykonywanych dodatkowo przez polski rejestrator. Znamy dwa odczyty tej czarnej skrzynki. Pierwszy, wykonany w Warszawie przez producenta tego urządzenia, drugi w Moskwie po odesłaniu tego rejestratora stronie rosyjskiej. Warszawski odczyt jest dłuższy od moskiewskiego, jednak jak zaznaczyli w swoim raporcie eksperci firmy ATM, usunięto z niego ostatnie pół sekundy i zaczynając od tego miejsca dopisano 2 sekundy ze słabej jakości zapisu MŁP-14-5.

W oparciu o wykonaną w Moskwie cyfrową kopię zapisu rejestratora ATM-QAR²⁰ można dokładnie wyznaczyć pozycję samolotu o godz. 6:40:57,375 czasu UTC, około 30 metrów za miejscem gdzie rośla brzoza na działce Bodina (rys. 24). Jak widać na rysunku lewe skrzydło samolotu (nawet bez utraconej końcówki) znajduje się ponad dwa metry poniżej gruntu.

Jest to ewidentny dowód niespójności prezentowanych danych. Nie należy się zatem dziwić, że dysponując takimi materiałami źródłowymi polska komisja mogła jedynie powtórzyć główne tezy raportu MAK.



Rysunek 24. Pozycja TU-154M o godz. 6:40:57,375 czasu UTC według cyfrowego odczytu ATM QAR dokonanego w Moskwie (czerwiec 2011)

20 Załącznik X

6

NIEZALEŻNE ŚLEDZTWO

Naukowcy i specjaliści współpracujący z Zespołem Parlamentarnym rozpoczęli badania nad przyczyną katastrofy ponad cztery lata temu. Ze względu na utrudniony dostęp do materiałów dowodowych i dokumentów związanych z katastrofą, prace są bardzo czasochłonne i wciąż nie zostały ukończone. W badaniach zaangażowanych jest wiele osób specjalizujących się w różnych dziedzinach nauki i mających duże doświadczenie w zaawansowanych metodach badawczych. Dzięki ich pracy Zespół przedstawił najbardziej prawdopodobną hipotezę katastrofy, w skrócie omówioną w Rozdziale 1.2.

Przeprowadzone dotychczas badania (Załącznik XII) wykazały, że:

Nawigacja była celowo błędna. (W. Chrzanowski¹, G. Burov²) *Zgodnie z analizą, przy wykorzystaniu kąta ścieżki schodzenia 2°40' [zgodnie z odpowiednią tabelą³] samolot był na ścieżce podejścia tylko w odległości 10 km od pasa lądowania oraz w odległości 2,78 km - gdy ją przecinał.*

Trajektorie pionowa i pozioma, podane przez Rosjan, były nieprawidłowe (G. Jorgensen⁴, K. Nowaczyk⁵): *Zrekonstruowana trajektoria pozioma pokazuje, że samolot nie mógł całkowicie obrócić się na lewo po zderzeniu z brzozą, ponieważ całkowity obrót wpłynąłby na zmianę jego kierunku przed TAWS #38 [który utajniono w raporcie MAK] – Rozdział 2, Rysunek 4.*

Utrata pierwszej części lewego skrzydła nie powinna była spowodować obrócenia samolotu (G. Jorgensen, K. Nowaczyk). *Prawidłowa korelacja pomiędzy obliczonym kątem przechylenia a kątem przechylenia zarejestrowanym przez rejestrator danych samolotu, pojawia się tylko przy założeniu utraty końcówki skrzydła o długości pomiędzy 10,5 m [zamiast 6,5 m jak w raporcie MAK].*

Podczas III Konferencji Smoleńskiej G. Jorgensen przedstawił obliczenia trajektorii pionowej, które wykonał wykorzystując oprogramowanie CFD (Computational Fluid Dynamics) firmy Metacomp i zapisy z czarnych skrzynek, wykazując, że trajektoria musiała być wyższa od prezentowanej w raporcie. Ma to szczególne znaczenie przy ocenie wysokości przelotu nad brzozą (Rysunek 24).

1 Wiesław Chrzanowski - kapitan, emerytowany kontroler lotów, nawigator lotów i instruktor Polskiej Akademii Lotniczej w Dęblinie.

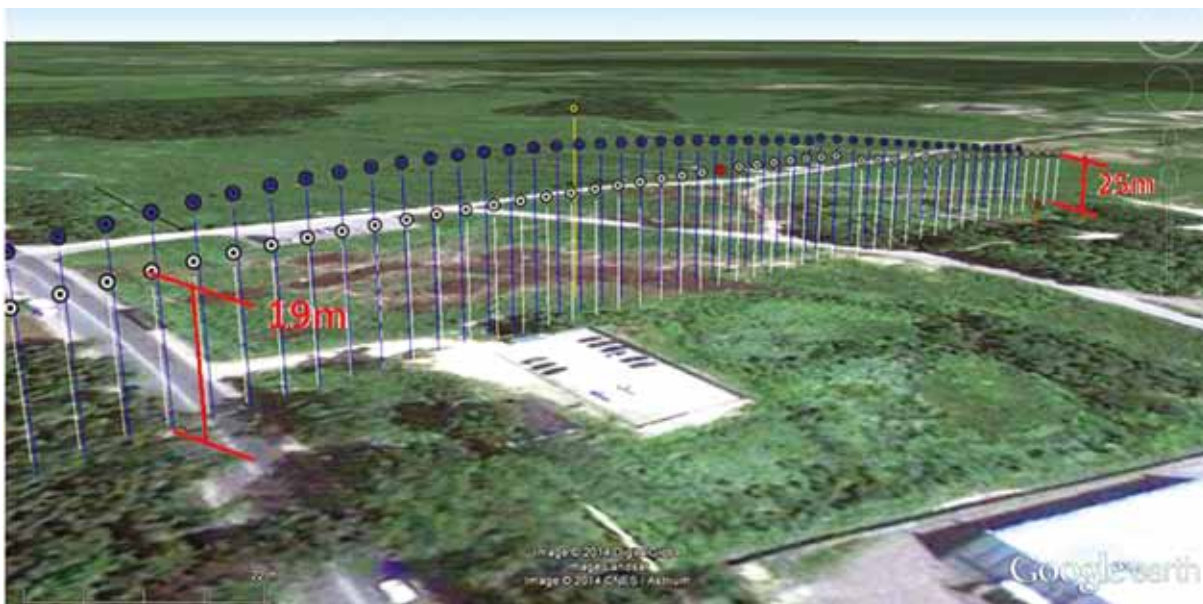
2 G. Burov - pułkownik, rosyjski pilot.

3 Tabela podchodzenia do lądowania dla lotniska Siewiernyj w Smoleńsku, Załącznik VIII.

4 Glenn Jorgensen, MSME –Dania. Inżynier i pilot cywilny. Były wykładowca na Politechnice w Danii, posiada stopień magistra z dynamiki płynów i analizy strukturalnej. Przeszedł specjalistyczne szkolenie w zakresie dynamiki płynów związanej z lotnictwem i budową samolotów. Pracował 15 lat jako konsultant, przeprowadzając różne symulacje i analizy, w tym analizę strukturalną FEM.

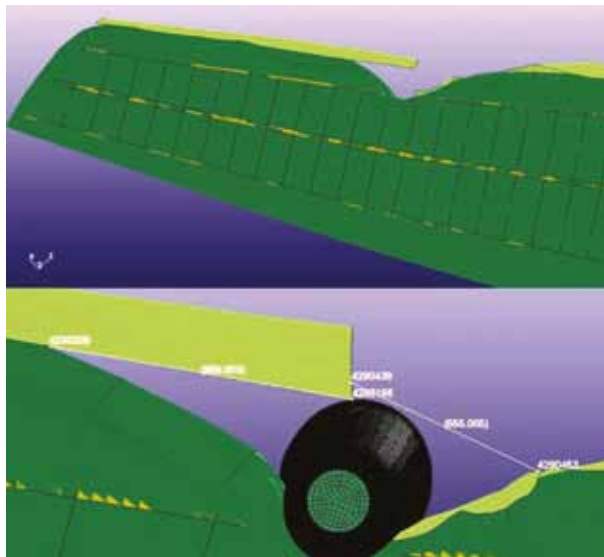
5 Kazimierz Nowaczyk, Ph.D. – Stany Zjednoczone. Fizyk. We wczesnych latach 90. rozpoczął pracę w Centrum Spektroskopii Fluorescencyjnej na Uniwersytecie Maryland w Baltimore. Jego badania naukowe koncentrowały się na fluorescencji i fosforescencji systemów biologicznych, przetwarzaniu obrazów i analizie danych doświadczalnych. W 2010 r. rozpoczął współpracę z Zespołem Parlamentarnym w sprawie śledztwa dotyczącego katastrofy powietrznej w Smoleńsku z 2010 r. Koordynuje grupę ekspertów z wielu krajów, badających przyczyny katastrofy smoleńskiej.

Brzoza, którą obwinia się o zniszczenie skrzydła, nie mogła go odciąć (W. Binienda⁶, G. Szuladzinski⁷), *Obliczenia parametryczne wykonane metodą Finite Element Method (LS-Dyna) wykazują, że gdyby samolot uderzył w brzozę przy prędkości 75 m/s, to skrzydło przecięłoby drzewo. Samo skrzydło poniosłoby jedynie niewielką szkodę (Rysunek 25).* Prof. Binienda podczas III Konferencji Smoleńskiej przedstawił rozbudowaną symulację uwzględniającą skrzela (sloty) skrzydła.



Rysunek 24. Trajektoria pionowa środka masy samolotu (niebieskie punkty) i końcówki lewego skrzydła (białe punkty) – G. Jorgensen

Niezależnym potwierdzeniem innego przebiegu katastrofy są zdjęcia na Rys. 26, pokazujące szczątki skrzydła znalezione około 25 m przed brzozą. W rosyjskim raporcie znajduje się stwierdzenie, że brzoza to pierwszy punkt, w którym struktura samolotu uległa poważnym uszkodzeniom (uderzenie w drzewo). Ponadto, oficjalne polskie śledztwo prowadzone przez prokuraturę wojskową udokumentowało inne szczątki znajdujące w miejscu o następujących współrzędnych: N54°49.503/E32°03.463 czyli ok. 40 m przed brzozą [raport E-che-90/12]. Kolejne szczątki skrzydła znalezione „poniżej”, w odległości 40-150 m od punktu wybuchu w powietrzu, potwierdziły dalszy rozpad skrzydła (patrz Część C, Ryc. 26).



Rysunek 25. Symulacja LS-Dyna zderzenia skrzydło-brzoza - prof. W. Binienda.

6 Wiesław Binienda, Ph.D. – Stany Zjednoczone. Inżynier. Jest dziekanem Szkoły Inżynierii Uniwersytetu Akron w Ohio. Ekspert z zakresu eksperymentów wirtualnych badających zderzenia wysokiej energii, członek konsorcjum lotniczego wspierającego śledztwo w sprawie katastrofy statku kosmicznego Columbia. Redaktor naczelny Journal of Aerospace Engineering of the American Society of Civil Engineers (ASCE). Specjalista Zespołu Parlamentarnego w sprawie śledztwa dotyczącego katastrofy polskiego samolotu.

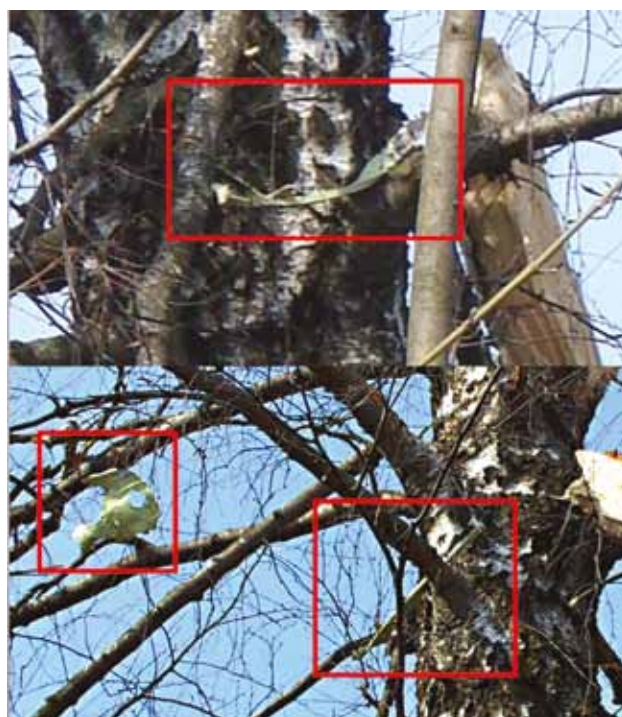
7 Gregory Szuladzinski, Ph.D – Australia. Ekspert w zakresie analizy nacisku, wibracji i nieliniowej dynamiki wstrząsów strukturalnych i mechanicznych oraz analizy ich skutków; symulacji komputerowej w zakresie działania ładunków wybuchowych, dynamiki strukturalnej w strukturach lotniczych. W latach 1966-1980 pracował w Stanach Zjednoczonych dla Northrop Corp. (projektowanie strukturalne/analiza kadłuba Boeinga 747) Jet Propulsion Lab, Pasadena (statek kosmiczny Viking), Parker Hannifin (mechanizmy kontroli helikoptera) i innych.



Rysunek 26. Szczątki skrzydła samolotu znalezione przed brzozą

Na fotografii pochodzącej z rosyjskiego raportu widać szczątki skrzydła samolotu, wiszące na gałęziach złamanej brzozy. Zgodnie ze scenariuszem przedstawionym przez Rosjan, szczątki te miały się tam znaleźć na skutek zderzenia skrzydła z drzewem. Biorąc pod uwagę fakt, że samolot miał wówczas prędkość około 270 km/h, jest to fizycznie niemożliwe, natomiast może świadczyć o wybuchu w skrzydle, zanim samolot znalazł się na wysokości brzozy, oraz że szczątki te spadły na drzewo w efekcie tego wybuchu (Rysunek 27).

Inny dokument, pominięty podczas oficjalnego śledztwa, ukrywany przed opinią publiczną, wskazuje na charakter wybuchu w skrzydle. Rys. 27 przedstawia stronę tytułową z „drugiego raportu rosyjskiej prokuratury (9-20-10).” Obejmuje on listę inwentaryzacji szczątków, na której znajduje się m.in. opis pozycji 12:00023: Część kesonowa skrzydła zniszczona wskutek hydraulicznego uderzenia, paliwa znajdującego się w zbiorniku, wyrwane jest górne poszycie. Użyte tutaj słowa były uważnie dobierane, aby uniknąć pojęcia „wybuch”; jednocześnie odnotowano dowody działania potężnej wewnętrznej siły – w tym przypadku związanej z płynem – która rzekomo była przyczyną wynikłych szkód. Jedynym źródłem paliwa mógł być zbiornik znajdujący się wewnątrz konstrukcji lewego skrzydła, jednak w końcowej fazie lotu znajdowała się w nim znikoma ilość paliwa. Kluczowe znaczenie w tym zapisie ma fakt, że opis prawidłowo określa punkt rozpoczęcia zdarzenia (ze środka skrzydła), choć nie nazywa jego prawdziwej przyczyny.



Rysunek 27. Fragment lewego skrzydła zwisający na gałęziach brzozy po zderzeniu przy prędkości 270 km/h.



Lewe skrzydło, z którego wybuch wyrwał pierwszy dźwigar i część drugiego oraz trzeciego



Pierwszy dźwigar lewego skrzydła z wyraźnie widocznymi osmoleniami i opaleniami na skutek wybuchu

Obrazowym podsumowaniem dyskusji o trajektorii samolotu w ostatnich sekundach lotu jest Rysunek 29. Pokazano na nim pozycję samolotu w niecałe pół sekundy po „zderzeniu” z brzozą. Została ona wyznaczona w oparciu o cyfrowe dane z polskiej skrzynki QAR odczytane w Moskwie w czerwcu 2011 roku. Według tych danych lewe skrzydło (już po oderwaniu końcówki) wbiłoby się dwa metry w ziemię, a dysza lewego silnika znalazłaby się dwa metry nad ziemią. W bezpośrednim zasięgu gorących gazów wyrzucanych z silników samolotu znalazłoby się nie tylko sterty śmieci wokół brzozy, ale również pobliski prowizoryczny płot i szopa. Jak widać na licznych zdjęciach z miejsca katastrofy przetrwały one bez widocznych zniszczeń.

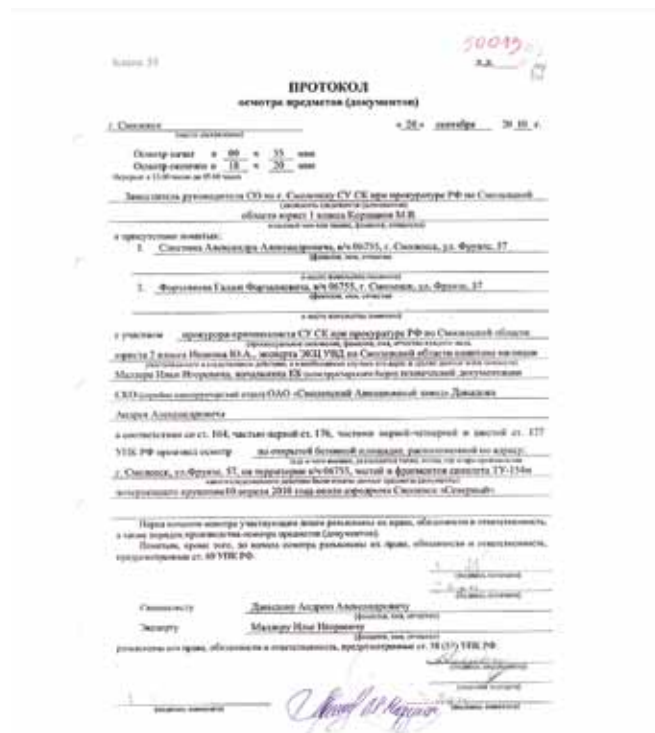
Niezależne śledztwo wskazuje na 3 duże sekcje kadłuba, które upadły w różnych pozycjach na podmokłym terenie: część przednia kołami podkokpitowymi do dołu, podczas gdy środkowa i tylna były odwrócone (do góry nogami). Takie ułożenie oraz charakter zniszczeń tylnej części kadłuba potwierdzają wcześniejszy wybuch w powietrzu.

Wrak samolotu (G. Szuladzinski, W. Binienda, W. Berczyński⁸), ułożenie szczątków oraz stan ciał wskazują na wybuch. Fotografia i kadr z symulacji na Rysunku 30. pokazują część środkowo-tylną samolotu na głównym miejscu wypadku. Pokazany fragment kadłuba jest odwrócony do góry nogami. Na rysunku widać leżący na ziemi dół kadłuba wraz z podłogą oraz ściśniętą górną część kadłuba, której ściany oraz dach są wyrwane i wygięte na zewnątrz. Podobny obraz zniszczeń uzyskał dr G. Szuladzinski symulując przy pomocy programu LS-Dyna wybuch w odwróconym kadłubie. Niezależne śledztwo uznało, że te materiały dowodowe wyraźnie wskazują na to, że wybuch w kadłubie w powietrzu był głównym zdarzeniem, które spowodowało rozbicie samolotu na dziesiątki tysięcy części.

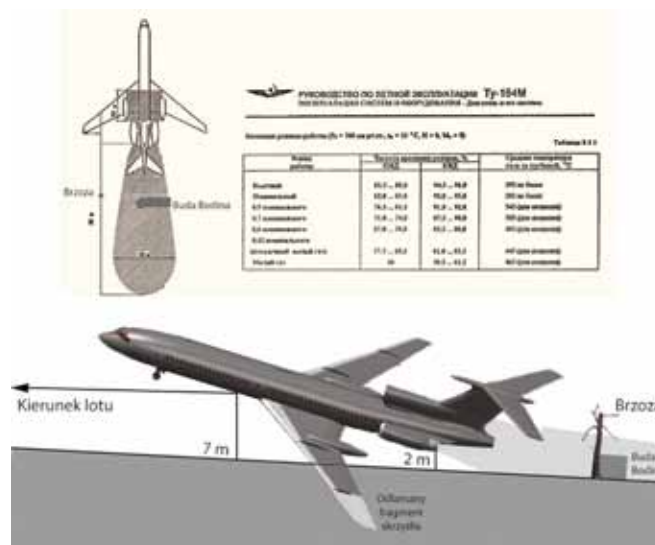
Zderzenie PL-101 miało miejsce o 6:41:03 (czasu UTC). Rosyjski raport, chociaż unika wyraźnego określania zderzenia jako uderzenia wysokoenergetycznego ze względu na niewielką wysokość i prędkość lądowania, w rzeczywistości tak je klasyfikuje twierdząc, że na ofiary katastrofy działało przeciążenie ponad 100 g. Raport wspomina również m.in. o braku pożaru i obecności jedynie niewielkich zarzewi ognia na miejscu wypadku.

W czwartym raporcie Zespołu Parlamentarnego⁹ przedstawiono materiały dowodowe potwierdzające wybuch w kadłubie. Analiza dotyczy rozłożenia szczątków pochodzących z części prezydenckiej. Fragmenty salonki są rozrzucone na odległości prawie 30 m, przeciwnie do kierunku uderzenia samolotu. Noszą również ślady oddziaływania wysokiej temperatury i wysokiego ciśnienia w częściach pochodzących z prezydenckiej salonki (Rysunek 31). Na rysunku oznaczono również lokalizację ciała polskiego prezydenta.

Niezależne śledztwo wskazuje, że powyższe wnioski, zwłaszcza dotyczące „siły g” (miara przyspieszenia wyrażona jako waga) nie są oparte na „doświadczeniach ze zderzeń” w in-



Rysunek 28. Raport rosyjskiej prokuratury z 20.9.2010 r.



Rysunek 29. Pozycja samolotu o godzinie 6:40:57.375 czasu UTC wyznaczona z cyfrowego zapisu ATM QAR (Moskwa, 7.06.2011 r.) – K. Nowaczyk

8 Dr. inż. Wacław Berczyński - doktoryzował się w 1978 roku na Politechnice Łódzkiej na podstawie pracy o metodzie elementów skończonych. Były Asistant Professor Uniwersytetu Concordia w Montrealu, były pracownik Canadair (obecnie Bombardier), emerytowany Principal Staff Engineer w firmie Boeing, konsultant ICAO.

9 Raporty Zespołu Parlamentarnego z lat 2011, 2012, 2013, 2014.

tych badań wraz z uzupełniającą opinią CLKP (nr E-che 90/12) przeanalizowali eksperci powołani przez mec. P. Pszczółkowskiego, pełnomocnika części rodzin ofiar katastrofy. Prof. Krystyna Kamieńska-Trela¹¹ i prof. Sławomir Szymański¹² wykazali, że w prezentowanych przez CLKP wynikach, mimo wielu błędów, można z dużym prawdopodobieństwem wykazać występowanie śladów niezwykle silnego materiału wybuchowego heksogen - RDX¹³.

W ciągu prawie 5 lat, jakie upłynęły od katastrofy smoleńskiej zebrany został poważny materiał dowodowy sugerujący, że samolot rozpadł się w powietrzu, najprawdopodobniej wskutek eksplozji. Wyróżnić można co najmniej jedenaście argumentów poświadczających hipotezę eksplozji.

1. Utrata zasilania na wysokości 15 metrów nad gruntem i około 70 m przed wrakowiskiem. Doprowadziło to do „zamrożenia” pamięci pokładowego komputera (FMS) i przerwania zapisów czarnych skrzynek, zarówno parametrycznej (FDR), jak i rejestratora dźwięku z kabiny pilotów (CVR) jeszcze przed uderzeniem samolotu w ziemię.

2. Zupełna fragmentacja i zniszczenie struktury samolotu przy uderzeniu małej energii i pod małym kątem w grząski grunt i przy braku eksplozji paliwa. Fragmentacja struktury Tu-154M przekracza zniszczenia znane z katastrof lotniczych spowodowanych wybuchem i uderzeniami wysokich energii.

3. Grupy odłamków znajdujące wbite w ziemię pod ostrym kątem przed miejscem pierwszego kontaktu samolotu z gruntem.

4. Grupy odłamków samolotu znajdujące wzdłuż ostatnich kilkuset metrów trajektorii lotu, niektóre z nich noszące ślady działania wysokiej temperatury.

5. Ślady działania wysokiej temperatury na fragmenty struktury samolotu znajdujące na wrakowisku poza obszarami pożarów.

6. Wywinięte na zewnątrz burty niektórych fragmentów kadłuba świadczące o fali ciśnienia działającej od wewnątrz.

7. Wywinięte krawędzie blachy na innych fragmentach samolotu (np. lewym skrzydle) charakterystyczne dla niszczenia wybuchowego.

8. Liczne fragmenty kadłuba oraz rzeczy z jego wnętrza znajdujące na obszarze kilkudziesięciu metrów na północ i południe prostopadle do kierunku kadłuba samolotu.

9. Zapisane w rejestratorach parametrów lotu skoki przeciążeń mogące świadczyć o rozpadaniu się samolotu w powietrzu.

10. Detekcja na wraku przez mobilne spektrometry ruchliwości jonów materiałów wybuchowych podczas testów przesiewowych wykonanych dwa i pół roku po katastrofie.

11. Stwierdzone podczas badań laboratoryjnych analityczne sygnały materiałów wybuchowych (heksogen, pentryt i trotyl) dla około 150 próbek pobranych z wraku samolotu dwa i pół roku po katastrofie.

11 Prof. Krystyna Kamieńska-Trela. Instytut Chemii Organicznej Polskiej Akademii Nauk. Zespół XVI - Zastosowanie magnetycznego rezonansu jądrowego w chemii organicznej.

12 Prof. Sławomir Szymański. Instytut Chemii Organicznej Polskiej Akademii Nauk. Zespół V - Dynamika molekularna w spektroskopii NMR. Oddziaływania molekularne.

13 Uwagi o opinii Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji w sprawie badań fizykochemicznych materiału dowodowego z katastrofy smoleńskiej, Krystyna Kamieńska-Trela, Sławomir Szymański. Referat wygłoszony na III Konferencji Smoleńskiej, 20.10. 2014 r.

7

WNIOSKI

Niniejszy raport zawiera sprawozdanie z błędów, pominięć, nieprawidłowych informacji oraz celowych zafałszowań przedstawionych w raporcie MAK oraz podczas śledztwa dotyczącego katastrofy. Przetawiona tu lista może nie być kompletna, ponieważ nowe informacje dotyczące przekłamań MAK wciąż wychodzą na światło dzienne. Na przykład w marcu 2014 roku opinia publiczna dowiedziała się, że testy krwi generała Błasika zostały przez Rosjan sfałszowane¹.

1. Od samego początku podejścia do lądowania, kontrola lotów podawała załodze samolotu nieprawidłowe informacje. Taka sytuacja zaistniała, ponieważ załoga wieży kontrolnej Siewiernyj w Smoleńsku, wbrew rosyjskim zasadom ruchu powietrznego, dostawała rozkazy z Moskwy. Przekazywał je kontrolerom lotu pułkownik Kransokutski, obecny w wieży kontrolnej pomimo braku uprawnień. Z kolei płk. Kransokutski otrzymywał rozkazy od niezidentyfikowanego źródła z dowództwa wojska rosyjskiego, o którym mówił posługując się kodem „Logika”. To z centrum decyzyjnego jednoznacznie nakazano kontrolerom lotu nie zamykać lotniska Siewiernyj, nie wskazano lotniska zapasowego. „Logika” poleciła również kontrolerom, aby sprowadzili samolot do wysokości decyzyjnej 100 m.
2. Pomimo otrzymania fałszywych danych załoga TU-154M nie próbowała lądować, lecz rozpoczęła procedurę odejścia na drugi krąg. W momencie katastrofy samolot już wzbijał się w powietrze i z pewnością przeleciał ponad brzozę, którą raport MAK uważa za przyczynę katastrofy. Duże wahnięcia w przyspieszeniu pionowym i przechyleniu, zarejestrowane przez czarne skrzynki na kilka sekund przed rozbiciem, stanowią silną poszlakę w badaniach prawdziwego charakteru tej tragedii spowodowanej eksplozją samolotu w powietrzu.
3. W wyniku katastrofy samolot uległ rozbiciu na ponad 60000 fragmentów. Te kawałki zostały później odnalezione i skatalogowane dzięki wysiłkom zespołu archeologów z Polski. Całkowity obszar zalegania szczątków samolotu to ponad 1,5 km².
4. Działania ratownicze zostały istotnie opóźnione i po przedwczesnej, nieuzasadnionej deklaracji: „nikt nie przeżył”, na długo przed odnalezieniem ofiar katastrofy, zamieniły się w akcję wydobywczą. W protokołach z kolejnych autopsji widoczne jest niedopuszczalne odejście od standardów raportów medycznych między innymi przez podanie „wspólnej” dla wszystkich ofiar przyczyny zgonu, bez podania szczegółów charakteryzujących stan poszczególnych ofiar.
5. Rosyjskie władze przyjęły, za zgodą rządu polskiego, postępowanie według Aneksu 13 do Konwencji z Chicago z 1944 r., który oddaje prowadzenie śledztwa państwu, na którego terytorium wydarzył się wypadek. Umożliwiło to prowadzającym śledztwo do-

¹ Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej

konywanie niekontrolowanych zmian i manipulowanie materiałem dowodowym. Nie przyjęto regulacji prawnych uzgodnionych na mocy polsko-rosyjskiego porozumienia, określającego zasady śledztwa w wypadkach, w których brały udział wojskowe statki powietrzne, podpisanego w 1993 r.

6. Komisja MAK zbudowała własną wersję wydarzeń, zgodnie z którą polska załoga, pozostająca pod presją pijanego Dowódcy Polskich Sił Powietrznych i obawiająca się Prezydenta Kaczyńskiego, zdecydowała się lądować we mgle. Przy podchodzeniu do lądowania zeszła zbyt nisko i na wysokości około 5 m nad terenem zahaczyła o drzewo, co spowodowało oderwanie części lewego skrzydła i bezwładny obrót samolotu. To z kolei, według raportu MAK, skutkowało uderzeniem samolotu w ziemię w odwróconej pozycji, czego konsekwencją była natychmiastowa śmierć wszystkich osób na pokładzie.
7. W celu uprawdopodobnienia swojej wersji i ukrycia rzeczywistego przebiegu katastrofy rosyjscy śledczy, między innymi:
 - od pierwszych godzin manipulowali rzeczowymi materiałami dowodowymi (niszczenie wraku, przenoszenie jego części, zacieranie śladów na miejscu katastrofy);
 - zatajali istotne dokumenty (TAWS #38, protokoły prokuratorów rosyjskich z kwietnia i września 2010 roku, raport polskich archeologów, zapis rejestratora KBN);
 - ingerowali w zapisy czarnych skrzynek (sześć różnych kopii zapisu CVR, szare linie na wykresach, ewidentne niezgodności pomiędzy połączonymi równolegle rejestratorami).
 - podczas analiz przebiegu katastrofy całkowicie pominęli zapisy sprzeczne z przyjętym przez siebie scenariuszem (gwałtowne przeciążenia pionowe, równie gwałtowne skoki w przechyleniu);
 - zignorowali przytoczoną w swoim raporcie informację z ekspertyzy Universal Avionics o zupełnym zaniku zasilania i zamrożeniu FMS na wysokości 15 m.
8. Ponieważ rosyjskie władze do dziś nie przekazały stronie polskiej wraku ani czarnych skrzynek, badanie przyczyn tej katastrofy jest utrudnione i czasochłonne. Jednak mimo tej celowej obstrukcji niezależni eksperci i naukowcy, opierając się na dokumentach (często utajnionych), własnych analizach i symulacjach, stworzyli najbardziej prawdopodobną i spójną hipotezę przebiegu katastrofy, przedstawioną w tej pracy w Rozdziale 1.2 i udokumentowaną w Rozdziale 6 wraz z Załącznikiem XII.
 - Podczas odejścia samolotu na drugi krąg, kilkadziesiąt metrów przed brzozą (900 - 1000 metrów od początku pasa startowego), w wyniku eksplozji zniszczona została końcówka lewego skrzydła.
 - Na dystansie kolejnych 200-300 metrów miała miejsce dalsza destrukcja skrzydła wraz z urwaniem jego końcówki. Skutkowało to gwałtownymi wstrząsami, zmianą kursu magnetycznego i utratą wysokości.
 - Jeszcze przed pierwszym uderzeniem w ziemię nastąpiła potężna eksplozja w kadłubie samolotu, która zniszczyła jego strukturę (oderwała tylną część kadłuba wraz z silnikami, wywinęła burty) oraz zabiła większość pasażerów.
 - Końcowym etapem katastrofy był wybuch w prezydenckiej salonce już po uderzeniu samolotu w ziemię. Eksplozja rozrzuciła części salonki z wyraźnymi śladami działania wysokiej temperatury i ciśnienia (drzwi, kanapę, fragment kadłuba z oknem) w promieniu 30 metrów, prostopadle do kierunku uderzenia.

9. Hipotezę zniszczenia samolotu przez serię eksplozji potwierdzają dodatkowo następujące fakty:

- rozpad samolotu na ogromną liczbę szczątków znalezionych na wrakowisku jak również przed nim i przed brzozą;
- zapis w FMS o całkowitym zaniku zasilania elektrycznego w powietrzu na wysokości 15 metrów;
- zarejestrowane w czarnych skrzynkach gwałtowne zmiany przyspieszenia pionowego i przechylenia;
- obecność na szczątkach śladów materiałów wybuchowych.

Śmierć Prezydenta Lecha Kaczyńskiego oraz dowódców polskiego wojska, marynarki wojennej, lotnictwa i służb specjalnych wyraźnie osłabiła zdolności obronne Polski, jak również jej potencjał jako członka NATO. Brak reakcji ze strony państw demokratycznych i opinii międzynarodowej ułatwił Putninowi przygotowanie agresji militarnej na Ukrainie.



Lech Kaczyński obok gruzińskiego prezydenta Mikheila Saakashvili, ukraińskiego prezydenta Viktora Yushchenko oraz prezydentów trzech państw bałtyckich w Tbilisi w 2008 r. podczas wojny w Osetii Południowej. (AFP)

Jesteśmy po to, żeby podjąć walkę. Po raz pierwszy od dłuższego czasu nasi sąsiedzi ze wschodu pokazali twarz, którą znamy od setek lat. Ci sąsiedzi uważają, że narody wokół nich powinny im podlegać. My mówimy: nie! Ten kraj to Rosja, która uważa, że dawne czasy upadłego imperium wracają.

Świetnie wiemy, że dziś Gruzja, jutro Ukraina, pojutrze państwa bałtyckie, a później może i czas na mój kraj, na Polskę.

Lech Kaczyński
Tbilisi, Gruzja, 12 sierpnia 2008 r.

NOTATKI

NOTATKI

NOTATKI