

UZASADNIENIE

W dniu 13.04.2010 r. podjęta została decyzja dotycząca trybu prowadzenia badania mającego wyjaśnić przyczyny katastrofy polskiego samolotu państwowego na terenie Federacji Rosyjskiej w pobliżu lotniska Smoleńsk Północny¹ w dniu 10.04.2010r.

Zgodnie z przyjętym Aneksem 13² Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7.12.1944 r., strona polska powołała przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Edmunda Klicha na pełnomocnika Rzeczypospolitej Polskiej, akredytowanego przy pracach Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (Межгосударственный авиационный комитет - МАК).

Dopiero 15.04.2010 r. decyzją nr 130 Ministra Obrony Narodowej Bogdana Klicha powołana została Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Przewodniczącym komisji wyznaczony został Edmund Klich.

¹Raport końcowy Komisji Badań Wypadków Lotniczych Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) z badania zdarzenia lotniczego, str. 12 (...) 13 kwietnia 2010 roku, Zarządzeniem Przewodniczącego Komisji Państwowej [Władimira Putina], ogólne kierownictwo nad badaniami technicznymi i koordynację współpracy zaangażowanych rosyjskich i zagranicznych organizacji scedowano na Przewodniczącego MAK [Tatianę Anodinę] – zastępcę Przewodniczącego Komisji Państwowej. Na podstawie tegoż Zarządzenia określono, że badanie powinno być prowadzone zgodnie z Załącznikiem 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (dalej Załącznik 13). Ta decyzja została zaaprobowana przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej. (...)

²http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/konwencja_1010.pdf

W uzasadnieniu decyzji przywołano art. 11³ porozumienia między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Narodowej Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych RP i FR w przestrzeni powietrznej obu państw, przyjętego w Moskwie 14.12.1993 r.

Porozumienie z 1993 r. nie zostało jednak zastosowane w badaniu tej katastrofy. W świetle rozwiązań prawnych przyjętych 13.04.2010 r. członkowie KBWL LP mogli występować jedynie jako eksperci wspierający przedstawiciela RP akredytowanego przy pracach komisji MAK.

³Art. 11.

W przypadku zaistnienia incydentu w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej lub Federacji Rosyjskiej będącego następstwem działalności lotnictwa wojskowego, Strony podejmą niezbędne kroki wykorzystując bezpośrednią łączność, w celu niedopuszczenia do eskalacji incydentu i szybkiego usunięcia jego skutków oraz wymiany w trybie pilnym informacji o zaistniałych wydarzeniach.

Strona polska takie informacje będzie przekazywała za pośrednictwem Ambasady Federacji Rosyjskiej w Rzeczypospolitej Polskiej, a strona rosyjska za pośrednictwem Attache Wojskowego Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej.

Wyjaśnienie incydentów lotniczych, awarii i katastrof, spowodowanych przez polskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej lub rosyjskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej prowadzone będzie wspólnie przez właściwe organy polskie i rosyjskie. Jednocześnie Strony zapewnią dostęp do niezbędnych dokumentów z zachowaniem obowiązujących je zasad ochrony tajemnicy państwowej.

W sytuacjach awaryjnych Strony zobowiązują się do udzielenia niezbędnej pomocy załogom wojskowych statków powietrznych.

5.05.2010 r. decyzją nr 163 Ministra Obrony Narodowej Bogdana Klicha zmieniony został skład KBWL LP, a nowym przewodniczącym został Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Jerzy Miller. Prace komisji zakończone zostały przyjęciem raportu końcowego przez premiera Donalda Tuska w dniu 25.07.2011 r. Scharakteryzowany tu pokrótce przebieg działań prawnych dokumentuje chaos i niekompetencję podejmujących decyzję po stronie polskiej.

Od czasu zakończenia prac KBWL LP ujawniony został cały szereg faktów i dokumentów, mających istotny wpływ na ocenę zarówno przebiegu prac komisji, jak i wniosków przedstawionych w „Raporcie końcowym z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101, zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny”.

W badaniach katastrof lotniczych, w tym lotnictwa państwowego⁴, ogólnie przyjętym standardem są zalecenia i wytyczne zawarte w załącznikach do aneksu 13 Konwencji chicagowskiej⁵. Dlatego mogły być one stosowane także w wypadku przyjęcia jako podstawy porozumienia z 1993 r., które w pozostałych unormowaniach są dla Polski nieporównywalnie korzystniejsze od przyjętych rozwiązań.

W trakcie prowadzenia badań Komisja nie wypełniła jednak zaleceń wpływających z aneksu 13, nie uwzględniając i nie analizując między innymi:

1. Zeznań wszystkich świadków, zdjęć i materiałów filmowych z miejsca katastrofy.

⁴NATO STANAG 3531:2007, Norma Obronna NO-05-A005 2010, Ministerstwo Obrony Narodowej.

⁵„Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation”, Doc 9756 AN/965, ICAO, First edition 2011 r.

Strona polska nie przesłuchała lub nie uzyskała pełnych zeznań osób, kluczowych dla ustalenia przebiegu katastrofy⁶.

2. Nie uczestniczyła i nie uzyskała dokumentów z oględzin i oblotu miejsca katastrofy w dniu 12.04.2010 r., a także rosyjskich dokumentacyjnych zdjęć lotniczych wykonanych w dniu katastrofy.

Protokoły oględzin miejsca zdarzenia wykonane zostały przez prokuratorów Federacji Rosyjskiej w dniach 10, 11, 12 i 13 kwietnia 2010 r. Pierwszy protokół oględzin miejsca zdarzenia z 10.04.2010 r. sporządzony został przez prokuratorów Federacji Rosyjskiej w pierwszych godzinach po katastrofie, pomiędzy g. 15:05 a 20:12⁷.

3. Przemieszczania i niszczenia szczątków samolotu na wrakowisku.

Przykładem są zdjęcia satelitarne z 11 i 12.04.2010 r., ilustrujące przeniesienie dużego fragmentu lewego statecznika w pobliże miejsca uderzenia samolotu

⁶Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa rejestracji i państwa operatora do projektu Raportu końcowego z badania wypadku samolotu Tu-154M nr boczny 101, który wydarzył się w dniu 10.04.2010 r., opracowanego przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy MAK.

20.08.2010. *Prośba o przekazanie informacji i wnioski o umożliwienie: Dopytania Kierownika Lotów, Kierownika Strefy Lądowania i płk Krasnokutskiego w dogodnym dla tych osób czasie i miejscu. Wysłuchania wszystkich osób znajdujących się dnia 10 kwietnia 2010 r. na Stanowisku Dowodzenia lotniska Smoleńsk "Północny" w tym szczególnie: Pomocnika Kierownika Lotów, Kontrolera Lotniska i osoby określanej w zapisie 4 ścieżki jako "głównodowodzący". - Nie umożliwiono.*

⁷Протокол осмотра места происшествия, Следственный комитет при прокуратуре РФ по Смоленской области, Смоленск 10/11.04.2010.

w ziemię, czy też obcięcie rozpostartej burty części kabiny pasażerskiej.

Materiały filmowe dokumentujące niszczenie wraku zaprezentowane w programie TVP „Misja specjalna” Anity Gargas.

4. Raportu polskich archeologów z badania miejsca katastrofy w październiku 2010 r.⁸

Już po przeniesieniu wraku archeolodzy zebrali z terenu pomiędzy ulicą Kutuzowa a końcem wrakowiska około 10 tys. części samolotu. Przy użyciu detektora metali zlokalizowali dalszych 20 tys. części. Ogólnie oszacowali, że na badanym terenie znajdowało się ich około 60 tys.

W Raporcie brak analizy charakterystycznych szczątków znalezionych przez archeologów.

Należy podkreślić, iż polscy prokuratorzy uzyskali już w nocy z 10 na 11.04 zgodę strony rosyjskiej na udział we wszystkich czynnościach prawnych⁹.

Końcowy raport KBWL LP przedstawiony publicznie na konferencji prasowej w dniu 29.07.2011 r. zawiera cały szereg udokumentowanych błędów, przekłamań, a nawet celowego ukrywania faktów:

1. Wbrew zaleceniom zawartym w „Manual of Aircraft Accident and Investigation”¹⁰ od początku rozpatrywana

⁸ Prospekcja Terenowa Miejsca Katastrofy TU-154M pod Smoleńskiem z Użyciem Metod Stosowanych w Archeologii, Instytut Archeologii i Etnologii Polskiej Akademii Nauk, Warszawa 2010.

⁹ Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku, „Biała Księga Smoleńskiej Tragedii”, Warszawa, czerwiec 2011 r.

była tylko jedna wersja katastrofy, przedstawiona w opublikowanym wcześniej raporcie MAK¹¹.

2. Analiza przyczyn zgonu^{12,13} 96 ofiar, w załączniku 7 do protokołu badań komisji, ograniczona została do czterech członków załogi samolotu oraz gen. A. Błasika.
3. Do momentu zakończenia prac komisja:
 - nie dokonała przypisania poszczególnych pasażerów do konkretnych foteli oraz brak jest rekonstrukcji ich lokalizacji w samolocie,
 - nie wykonała analizy charakteru obrażeń poszczególnych osób w zależności od miejsc zajmowanych przez nie w samolocie,
 - nie wykonała sekcji zwłok ani ekshumacji ciał sprowadzonych do kraju, przez co zatajono występujące u niektórych ofiar obrażenia o charakterze oparzeniowym, stopień rozczłonkowania świadczący o bardzo dużych

¹⁰ „Manual of Aircraft Accident Investigation”, Doc 6920-AN/855/4, ICAO, Fourth edition 1970.

Evaluation

In this part, the investigator should present a logical development of the significance of a l l the facts established in the course of the investigation. [...] This should lead to the formulation of a number of hypotheses which may then be discussed and tested against the background of evidence gathered during the investigation. The hypotheses which are not supported by the evidence should be eliminated, in which case it is important for the investigator to state why a particular hypothesis has been rejected. [...]

¹¹ Interstate Aviation Committee Air Accident Investigation Commission, Final Report Tu-154M tail number 101, Republic of Poland, January 2011.

¹² Stanisław Zagrodzki, Weryfikacja oficjalnych raportów dotyczących katastrofy smoleńskiej, II Konferencja Smoleńska, Warszawa 2012.

¹³ Protokół Badania Zdarzenia Lotniczego nr 192/2010/11, wrzesień 2010 roku.

przyspieszeniach, a przede wszystkim o zawartości CO w narządach wewnętrznych.

4. Niepełna analiza rozkładu szczątków samolotu i przyczyn destrukcji jego struktury^{14, 15} skutkowałą pomyłkami w identyfikacji części samolotu i brakami w opisie szczątków wraku znalezionych przed miejscem pierwszego uderzenia w ziemię (niektórych odrzuconych na boki, poza zasięg skrzydeł samolotu). Uniemożliwiło to weryfikację hipotezy wskazującej na początek rozpadu samolotu przed przelotem nad brzozą.
5. Brak wiarygodnych kopii i niepełna analiza zapisów rejestratorów katastroficznych¹⁶:
 - niepełny zapis rosyjskiego rejestratora KBN-1-1¹⁷,
 - nieczytelny autoryzowany zapis rejestratora MŁP-14-5¹⁸,
 - wycięcie ostatnich sekund z zapisu polskiej czarnej skrzynki ATM QAR i zastąpienie ich nieautoryzowanymi danymi z rosyjskiego rejestratora MŁP-14-5,

¹⁴ Materiały Konferencji Smoleńskiej, ISBN 978-83-936018-0-6, ISBN 978-83-936018-1-3, ISBN 978-83-936018-2-0

¹⁵ Raporty Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku, „28 miesięcy po Smoleńsku, sierpień 2012, „Raport smoleński stan badań, wydanie drugie”, 10 maja 2013, „Cztery lata po Smoleńsku, Jak zginął Prezydent”, kwiecień 2014.

¹⁶ Ekspertyza Techniczna, Deszyfracja i analiza danych z pokładowych rejestratorów parametrów samolotu Tu154M nr boczny 101 Sił Powietrznych RP, który uległ katastrofie 10 kwietnia 2010 r., ATM Sp. z o.o., 15.07.2011.

¹⁷ *Ibid* s. 519.

¹⁸ *Ibid* s. 522.

- niepełna pierwsza kopia zapisu CVR (brak 16 s), kolejnych siedem kopii różniących się długością¹⁹,
zaniechanie dokładnych badań tych systemów samolotu, których stan nie jest w pełni rejestrowany przez FDR (np. układ sterowania, autopilot - ABSU).
6. Brak analizy zapisów urządzeń TAWS i FMS²⁰:
 - ukrycie w raporcie zapisu TAWS #38²¹,
 - nieuwzględnienie odczytu FMS drugiego pilota.
 7. Analiza ostatnich sekund lotu na podstawie zdjęć Sergieja Amielina:
 - do analizy, w miejsce dostępnych oryginałów, użyto internetowych kopii zdjęć S. Amielina, co tłumaczono lepszą jakością od posiadanych przez Komisję,
 - błędnie wyliczono kąty przechylenia samolotu na podstawie tych zdjęć²².
 8. Komisja nie dysponowała własną dokumentacją położenia części wraku w dniu katastrofy 10.04.2010 r. przed ich transportem na miejsce składowania.
 9. Nierzetelne i tendencyjne wnioski dotyczące rzekomego łamania warunków bezpieczeństwa lotów przez pilota

¹⁹Vladimir Putin's Russian Government Inquiry into the Crash of The Polish Air Force One in Smolensk, Russia, April 10, 2010, European Parliament European Conservatives and Reformists Group, Brussels, April 2015.

²⁰TAWS/FMS Data Extraction for NTSB Identification: ENG10SA025, June 28, 2010.

²¹Dane z raportów z odczytania FMS i TAWS w USA opublikowano dopiero w Załączniku nr 4 do Protokołu Badania Zdarzenia Lotniczego nr 192/2010/11, jesienią 2010 roku.

²²Raport końcowy – Załącznik 4. Geometria zderzenia samolotu s. 9/14.

w latach 2008-2009, a także niskiego poziomu ogólnej wiedzy lotniczej członków załogi (rzekome błędy przy chowaniu klap w dniu katastrofy, rzekomy brak umiejętności prawidłowego zaprogramowania punktów trasowych w FMS).

10. Błędy i przemilczenia w opisie ograniczeń awioniki samolotu Tu-154M, mających fundamentalny wpływ na rekonstrukcję działań załogi w końcówce lotu.
11. Komisja nie wykonała dokładnych badań wraku, w tym jego układu sterowania. Miały miejsce tylko zewnętrzne oględziny, których nie ukończono. Zamiast oględzin wyposażenia awioniki samolotu ograniczono się do wglądu w kopie protokołów rosyjskich badań wybranych elementów. Polscy specjaliści nie uczestniczyli w opracowaniu wniosków z tych badań²³.
12. Błędy i przemilczenia w ocenie działań i odpowiedzialności wojskowego pilota i wojskowego kierownika strefy lądowania przy wykonaniu podejścia z wykorzystaniem urządzeń ślepego lądowania (USL) uzupełnionych radiolokacyjnym systemem lądowania (RSL) na lotnisku wojskowym.
13. Komisja przemilczała Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu raportu MAK²⁴ autorstwa samych członków Komisji, gdzie jasno zdefiniowano rosyjską

²³Pismo Edmunda Klicha do premiera Donalda Tuska z dn. 11.12.2010 roku, za: Edmund Klich, „Moja Czarna Skrzynka”, Warszawa 2012.

²⁴ Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa rejestracji i państwa operatora do projektu Raportu końcowego z badania wypadku samolotu Tu-154M nr boczny 101, który wydarzył się w dniu 10.04.2010 r., opracowanego przez Międzypaństwowym Komitet Lotniczy MAK.

odpowiedzialność za katastrofę i żądano wznowienia prac komisji MAK.

14. Komisja w całości pominęła problematykę kontrwywiadowczego zabezpieczenia remontu samolotu „101” w Samarze, a także weryfikację warunków bezpieczeństwa dostępu do lotniska wojskowego Okęcie oraz antyterrorystycznego zabezpieczenia samolotu tuż przed wylotem.

Nowe fakty i dokumenty ujawnione po zakończeniu prac Komisji.

- 1) Protokoły z ekshumacji ośmiu ²⁵ ofiar katastrofy w przeprowadzonych latach 2011-2012 całkowicie podważające wiarygodność autopsji dokonanych w Moskwie.
- 2) Pozytywne wyniki badania na obecności śladów materiałów wybuchowych na wraku samolotu przeprowadzonych przez prokuratora wojskowego oraz polskich biegłych w dniach 11. 22.07. – 8.08.2013 r. przy użyciu przenośnych detektorów IMS (spektrometrów ruchliwości jonów)^{26,27}.

²⁵ Zbigniew Wasserman, Przemysław Gosiewski, Janusz Kurtyka, Anna Walentynowicz, Teresa Walewska-Przyjałkowska, Ryszard Kaczorowski, Tadeusz Lutoborski, Zdzisław Król, Ryszard Rumianek.

²⁶ Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej w Warszawie:

<http://www.npw.gov.pl/491-Wyjazdypolskichprokuratorow.html>

²⁷ Cezary Gryz, „Trotyl na wraku tupolewa”, Rzeczpospolita 30.10.2012

<http://www.rp.pl/arttykul/947282-Trotyl-na-wraku-tupolewa.html>

- 3) Zakwestionowanie metodologii badań próbek w postaci wycinków i ekstraktów^{28,29} pobranych w Smoleńsku, przeprowadzonych przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji.
- 4) Stwierdzenie podwyższonego poziomu tlenu węgla w organizmach prawie wszystkich ofiar, dla których przeprowadzenie niezależnej analizy było możliwe³⁰, wskazujące na możliwość kontaktu z tlenkiem węgla na pokładzie samolotu już w okolicach bliższej radiolaterni bezkierunkowej, około 1060 m od początku pasa.
- 5) Odnalezienie odłamków skrzydła przed brzozą³¹ i opisanie przez śledczych Federacji Rosyjskiej części znalezionych przy ulicy Kutuzowa³² jako fragmenty kadłuba.

²⁸III Konferencja Smoleńska, Krystyna Kamieńska-Trela, Sławomir Szymański „Uwagi o opinii Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji w sprawie badań fizykochemicznych materiału dowodowego z Katastrofy Smoleńskiej”.

²⁹IV Konferencja Smoleńska, Krystyna-Kamieńska-Trela, Sławomir Szymański, „Krytyczna analiza Raportu Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego, Część II”

³⁰Stanisław Zagrodzki, Carboxyhemoglobin in the bodies of victims of the Tu-154M crash- preliminary analysis of results using the spectrophotometric method of Fretwurst-Meinecke, smolenskrashnews.com

³¹Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej: 8. 15.09. – 13.10. 2012 r. – w Smoleńsku, prokurator Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie wraz z biegłymi i ekspertami brał udział w uzupełniających oględzinach wraku, elementów samolotu oraz miejsca i rejonu katastrofy

³²Протокол осмотра места происшествия, Следственный комитет при прокуратуре РФ по Смоленской области, Смоленск 10/11.04.2010.

- 6) Zdjęcia części samolotu poddanych działaniu wysokich temperatur i ciśnienia³³.
- 7) Analiza zniżania samolotów JAK-40, IŁ-76 i TU154M do lotniska Smoleńsk Północny³⁴, dokładna analiza zmienności warunków atmosferycznych w czasie bezpośrednio poprzedzającym katastrofę w kontekście wyposażenia radiotechnicznego lotniska.
- 8) Zeznania Remigiusza Musia i Artura Woszyła. W materiale dowodowym istnieje sprzeczność, pominięta przez Komisję, dotycząca minimalnej wysokości, na jaką KL zezwolił zniżyć się załódze samolotu Tu-154M podczas sprowadzania go na ziemię. Wyjaśnienie tej sprzeczności jest istotne dla prawidłowej rekonstrukcji zdarzeń.
- 9) Awaria układu hydraulicznego nr 1 przed alarmem TAWS #35³⁵.
- 10) Potwierdzenie wysokości barycznej w TAWS #38 przez wskazanie radiowysokościomierza w analizie AFPA (Automatic Flight Parameters Analysis)³⁶.
- 11) Wniosek Komisji, jakoby członkowie załogi nie korzystali w trakcie podejścia do lądowania ze wskazań

³³Raport Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku, „Jak zginął Prezydent”, kwiecień 2014

³⁴Oleg Korszunow, zasłużony nawigator doświadczalny ZSRR, notatka służbowa Ataszat Obrony przy Ambasadzie RP w Kijowie, 20.08.2013 r.

³⁵Raport końcowy – Załącznik nr 2 Opis i analiza pracy systemów pokładowych samolotu Tu-154M nr 101, s 46/53

³⁶*ibid.*

wysokościomierzy barometrycznych, co było niezgodne z wojskowym regulaminem lotów (RL-2006) i uznanie tego za jeden z czynników mających wpływ na zdarzenie lotnicze, stracił w 2015 r. aktualność (dotyczy wysokości barometrycznej co najmniej do 200 m) po opublikowaniu przez Prokuraturę Wojskową stenogramu z SKL³⁷.

- 12) Pełen, odtworzony w kwietniu 2010 r., zapis polskiej czarnej skrzynki ATM QAR jest dłuższy od analizowanego i opublikowanego przez KBWL LP i kończy się dopiero w momencie zamrożenia pamięci FMS i utracie zasilania 15 m nad ziemią.
- 13) Dostarczona polskiej stronie kopia zapisu rejestratora KBN-1-1 jest nieciągła i krótsza od równoległego zapisu polskiej skrzynki ATM-QAR/R128ENC o ponad dwie minuty.

Nagromadzenie tak wielkiej ilości zastrzeżeń co do metodologii i sposobu prowadzenia badań przez KBWL LP, wniosków z jej raportu końcowego oraz ujawnione już po zakończeniu jej prac nowe fakty i dokumenty wymagają wznowienia prac komisji w nowym składzie.

³⁷ IES, Pracownia analizy mowy i nagrań, Nr Dz.E. 1286/2011.KF