



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

KOMUNIKAT O STANIE PRAC NA DZIEŃ 09.04.2019 r.

1. Powołanie Podkomisji i uwarunkowania jej pracy

Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego (Podkomisja) została powołana przez Ministra Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej w 2016 roku w wyniku stwierdzenia dużej ilości uchybień, błędów, zaniechań, a nawet celowego ukrywania i fałszowania dowodów przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP) pod przewodnictwem Edmunda Klicha i Jerzego Millera działającą w latach 2010-11 (Komisja Millera). Ponadto ujawniono szereg informacji i dowodów, które nie zostały wzięte pod uwagę przez Komisję Millera, a mogą mieć wpływ na ustalenie okoliczności i przyczyn zdarzenia w dniu 10 kwietnia 2010 roku w Smoleńsku.

Raport Techniczny przedstawiony przez Podkomisję 11 kwietnia 2018 roku stanowił podsumowanie prac Podkomisji wykonanych lub zapoczątkowanych do kwietnia 2018 roku. Koncentrował się na najistotniejszych informacjach, szczególnie na faktach i dowodach, które nie zostały wzięte pod uwagę w raporcie końcowym Komisji Millera oraz na tych jego ustaleniach, które w świetle przeprowadzonych badań okazały się nieprawdziwe. W Raporcie Technicznym stwierdzono, że główną przyczyną katastrofy Tu-154M nr 101 była eksplozja, do której, zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami Podkomisji, doszło w chwili, gdy samolot znajdował się jeszcze w powietrzu, co spowodowało zniszczenie konstrukcji samolotu oraz śmierć wszystkich pasażerów.

Wykaz materiałów dowodowych przedstawionych w Raporcie Technicznym, a także badań oraz eksperymentów wykonanych przez Podkomisję, nie był ostateczny, co stwierdzono w tym dokumencie (tekst Raportu pod linkiem):

http://podkomisjasmolensk.mon.gov.pl/pl/1_36.html

2. Prace nad projektem raportu końcowego

Po przedstawieniu Raportu Technicznego Podkomisja pogłębiała prace, które pozwolą na pełniejsze określenie przyczyn i okoliczności badanego zdarzenia oraz przedstawienie ich w raporcie końcowym.

Podkomisja przeanalizowała zrealizowane w 2013 roku przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji (CLKP) badania i stwierdziła, że ujawniły one obecność śladów materiałów wybuchowych na 107 spośród 215 pobranych próbek. Badania te, wykonane metodą chromatografii cieczowej, potwierdziły wcześniejsze wyniki badań przesiewowych z 2012 roku, a w 2019 roku zostały potwierdzone wynikami badań laboratorium Forensic Explosives Laboratory, podległego brytyjskiemu Ministerstwu Obrony.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Obecność materiałów wybuchowych na wraku samolotu wykryto przy użyciu różnych metod zarówno w ośrodkach krajowych, jak i zagranicznych. Wśród części, na których CLKP ujawniło obecność materiałów wybuchowych, był też fragment końcówki lewego skrzydła, który Podkomisja wskazała w Raporcie Technicznym jako miejsce eksplozji.

Na eksplozję jako przyczynę badanego zdarzenia wskazują też m.in. prowadzone przez Podkomisję badania śladów zniszczeniowych na częściach samolotu zidentyfikowanych na wrakowisku, a zwłaszcza na szczątkach końcówki lewego skrzydła oraz części lewego kesonu bakowego, znajdującego się pod trzecią salonką Tu-154M. Ważnym materiałem dowodowym są dziesiątki spalonych i nadtopionych części samolotu odnalezione przez polskich archeologów blisko 110 m przed miejscem pierwszego uderzenia samolotu w ziemię a istotną przesłanką także rozrzut jego części na szerokości ponad 80 m w odległości blisko 120 m przed uderzeniem w ziemię. Na prawdziwość tej tezy wskazują też analiza wbicia w ziemię lewych drzwi pasażerskich Tu-154M oraz stopień zniszczenia ciał ofiar i ich rozmieszczenie na wrakowisku. Eksplozję potwierdzają też zebrane przez Podkomisję zeznania świadków, w tym Polaków, którzy wybuch widzieli. Informacje uzyskane przez Podkomisję nie potwierdzają upowszechnianych przez prokuraturę wojskową domniemań, że samolotem po remoncie podróżowali żołnierze mający kontakt z materiałem wybuchowym znalezionym na jego szczątkach. Badanie gleby na wrakowisku, przeprowadzone przez CLKP w 2013 r., wykluczyło obecność tam materiałów wybuchowych. Prace odbywają się zgodnie z ustalonym harmonogramem.

W poniższym wykazie przedstawiono niektóre z obszarów badawczych, które w ostatnim roku stanowiły przedmiot prac Podkomisji.

2.1 Remont i przygotowania do lotu

Podkomisja przeprowadziła analizy dokumentacji związanej z remontem, awariami i przygotowaniem do realizacji zadań samolotów Tu-154M, przeznaczonych do transportu najważniejszych osób w państwie, a także działań instytucji oraz osób mających na to wpływ. W szczególności analizowano działania, które doprowadziły do powierzenia remontu wskazanemu przez stronę rosyjską konsorcjum firm MAW-Telecom i Polit - Elektronik, współdziałającemu z zakładami Aviacor w Samarze. 9 września 2009 r. podsekretarz stanu w MON informował Ministra ON, że

„remont samolotów Tu-154M jest również nadzorowany przez II Departament Federalnej Służby ds. Współpracy Wojskowo-Technicznej z Zagranicą Federacji Rosyjskiej, który wyraził zgodę na dokonanie remontu samolotów w OAO Aviacor Samara”.

Federalną Służbą Wojskowo-Technicznej Współpracy (FSWTW) kierują funkcjonariusze rosyjskich służb specjalnych.

W tym kontekście analizowano rolę kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i służb specjalnych. Przeprowadzono także analizę przygotowań do lotu w dniu 10 kwietnia 2010 r., w tym działania Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz COP MON, służb technicznych i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Na tej podstawie Podkomisja ustaliła, że kierownictwo MON powinno wiedzieć, iż wybierając wskazane przez stronę rosyjską konsorcjum, oddaje remont samolotów przewożących najważniejsze osoby w państwie w ręce rosyjskich służb specjalnych. Ustaliła też, że osoby odpowiedzialne za zorganizowanie wylotu Prezydenta RP nie znały instrukcji HEAD i nie stosowały jej przy organizacji lotów. W szczególności przygotowując 10 kwietnia 2010 r. wylot Tu-154M z Prezydentem RP na pokładzie nie wydano wszystkich wymaganych decyzji, m. in. nie wskazano wymaganego przez instrukcję HEAD samolotu zapasowego. W tym zakresie postępowania poprzedzające loty Tu-154M z Premierem D. Tuskiem w dniu 7 kwietnia 2010 r. i z Prezydentem L. Kaczyńskim trzy dni później różniły się zasadniczo, także w zakresie ustaleń dotyczącym kontroli lotniska w Smoleńsku.

2.2 Wysłuchania

Prowadzona jest bieżąca analiza i weryfikacja ponad 15000 kart aktów Prokuratury RP, w wyniku których następuje składanie wniosków o uzupełnienie materiałów oraz ponowne przesłuchania świadków przez Podkomisję. Do dnia dzisiejszego zostało wysłuchanych 119 świadków zdarzenia lotniczego:

1.	Pracownicy mediów będący na miejscu zdarzenia	36
2.	Żołnierze i pracownicy byłego 36 SPLT	26
3.	Żołnierze i pracownicy Centrum Hydrometeorologii	18
4.	Żołnierze i pracownicy Centrum Operacji Powietrznych	13
5.	Pracownicy Kancelarii Prezydenta L.K.	10
6.	Funkcjonariusze BOR	6
7.	Żołnierze i pracownicy Oddział Transportu lotniczego	3
8.	Pracownicy Ambasady RP w Moskwie	3
9.	Funkcjonariusze CLKP	2
10.	Żołnierze 8 bazy w Balicach	1
11.	Dowództwo Sił Powietrznych	1
Razem		119

Na podstawie przesłuchań dokonano ustaleń w następujących kwestiach:

1.	Organizacja wizyty Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w KATYNIU
2.	Zabezpieczenie lotu Tu-154M 10.04.2010
3.	Warunki atmosferyczne panujące w Smoleńsku 10.04.2010
5.	Działania służb FR
6.	Przebieg zdarzenia lotniczego
7.	Pozyskiwanie i weryfikacja materiałów filmowych i zdjęć



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

2.3 Prace rekonstrukcyjne i modelowe

W toku badań Podkomisja wykonała szereg prac rekonstrukcyjnych i modelowych. Sporządzono 130 opracowań (sukcesywnie uaktualnianych) dotyczących rekonstrukcji zdarzenia lotniczego z 10.04.2010 roku, co przedstawiają poniższe tabele:

1.	Rekonstrukcje elementów wraku Tu-154M	55
2.	Analizy manipulacji faktami	23
3.	Rozkład odłamków na miejscu zdarzenia	16
4.	Warunki atmosferyczne	13
5.	Zniszczenia terenowe	13
6.	Relacje świadków	10
Razem		130

W tym rekonstrukcje:

1. Slotów lewego i prawego skrzydła Tu-154M.
2. Noska lewego skrzydła.
3. Dźwigarów lewego skrzydła i centroplata.
4. Żeber i podłużnic lewego skrzydła i centroplata.
5. Poszycia wierzchniego i spodniego lewego skrzydła i centroplata.
6. Lewej i prawej części statecznika poziomego.
7. Płasczyzny natarcia statecznika pionowego.
8. Konsoli OCZK lewego skrzydła z miejsca oderwanej końcówki skrzydła.
9. Poszycia wierzchniego zbiorników paliwowych – rozchodowego i balastowego.
10. Deflektora OCZK lewego skrzydła.
11. Klapy zaskrzydłowej OCZK lewego skrzydła.
12. Prawej i lewej burty TU-154M.
13. Spodu oraz dachu kadłuba TU-154M.
14. Drzwi zewnętrznych TU-154M.
15. Instalacji zimnego i ciepłego powietrza lewej części centroplata.
16. Instalacji kawitacyjnej lewego skrzydła i centroplata.
17. Turbo-chłodnicy i radiatora noska lewego centroplata.
18. Specyfikacja i inwentaryzacja na siatce terenowej (sektory 1-15), odłamków TU-154M.



Ministerstwo Obrony Narodowej
Podkomisja ds. Ponownego
Zbadania Wypadku Lotniczego

Wykonanie modeli rekonstrukcyjnych elementów TU-154M:

1.	Rekonstrukcja z modeli odłamków, drugiej sekcji slotu środkowego	1:5
2.	Schemat rozpadu podstawowych sekcji konstrukcji	1:100
3.	Rekonstrukcja z modeli odłamków, kesonu bakowego nr 3 odejmowanej części lewego skrzydła, w miejscu przełomu	1:5
4.	Rekonstrukcja z modeli odłamków, poszycia wierzchniego zbiorników paliwowych nr 1 i nr 4	1:5
5.	Rekonstrukcja dźwigara nr 1, w miejscu oderwania końcówki lewego skrzydła	1:1
6.	Rekonstrukcja z modeli odłamków, konstrukcji lewego skrzydła w miejscu przełomu	1:5
7.	Rekonstrukcja z modeli odłamków, poszycia wierzchniego lewego skrzydła w miejscu przełomu	1:5
8.	Model fragmentu pnia „brzozy Bodina” w miejscu przełomu	1:1
9.	Rekonstrukcja rozpadu lewej części centropłatu	1:50

Wykonane modele były pomocne do sporządzenia analiz dotyczących:

1.	Oderwania końcówki lewego skrzydła TU-154M
2.	Rozpadu kikuta OCZK lewego skrzydła TU-154M
3.	Rozerwania lewej części centropłatu TU-154M
4.	Mechanizmu rozpadu kadłuba TU-154M

2.4 Analiza obrażeń i dyslokacji ciał ofiar tragedii smoleńskiej

Wykonano analizy pozwalające na wnioskowanie co do przyczyn powstania obrażeń a także dyslokacji ciał oraz ich fragmentów na miejscu zdarzenia.

Podkomisja korzystała z wiarygodnych źródeł, mających możliwie pierwotny charakter. Taki materiał dowodowy otrzymała po prawie dwóch latach działalności, pod koniec 2017 roku. Został on wykonany podczas oględzin miejsca zdarzenia.

Podkomisja dokonała weryfikacji ok. 7282 zdjęć obiektów i miejsca zdarzenia z opisami czynności, zawartymi w 40 protokołach oględzin miejsca zdarzenia, pod kątem zgodności opisów oraz liczby odnalezionych szczątków. Przedmiotem oceny była również zgodność i prawidłowość przeprowadzanych czynności z zaleceniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Począwszy od 2018 roku Podkomisja przystąpiła do ustalania położenia szczątków ofiar na miejscu zdarzenia, co dla zbadania przyczyn i przebiegu katastrofy stanowi jeden z ważniejszych etapów pracy. Podkomisja dysponuje zweryfikowanym, źródłowym materiałem ikonograficznym, protokołami oględzin miejsca zdarzenia oraz zawartą na 9945 kartach akt częścią dokumentacji medycznej w postaci 96 opinii biegłych z audytów dokumentacji medycznej sporządzonej przez stronę rosyjską.

Podkomisja ustaliła, że w dokumentacji opisano 464 szczątki ofiar. Do końca 2018 roku Podkomisja zidentyfikowała i ustaliła precyzyjne położenie miejsca znaleziska 212 z nich w raz z ich identyfikacją. Uzyskane dane zostały naniesione na sporządzone dla każdej z ofiar mapy dyslokacji.

W 2017 i 2018 roku członkowie Podkomisji uczestniczyli jako obserwatorzy w zarządzonych przez Prokuraturę ponownych sekcjach zwłok. Podkomisja oczekuje na otrzymanie pozostającej w dyspozycji Prokuratury kompletnej dokumentacji z przeprowadzonych sekcji zwłok i badań. Ponadto Podkomisja wystąpiła do Prokuratury o udostępnienie wyłączonej wcześniej z akt śledztwa dokumentacji medycznej, liczącej ok. 120 tomów akt i ok. 1600 dokumentów źródłowych.

Przeprowadzono również prace nad statystyką obrażeń ciał ofiar. Sporządzono dla każdej z ofiar kompleksowe zestawienie obrażeń, z jednoczesnym ustaleniem skali ciężkości urazów w ujednoczonej punktacji liczbowej (z wyłączeniem urazów oparzeniowych, które będą przedmiotem odrębnej analizy oraz występowania licznych odłamków w ciałach niektórych ofiar.). Podkomisja ustaliła miejsca zajmowane w samolocie przez 63 z 96 osób; prace w tym zakresie są kontynuowane.

Dotychczasowe prace i analizy w zakresie dotyczącym ofiar wykluczają możliwość stopniowej dezintegracji i niszczenia ciał pasażerów wyłącznie w wyniku przemieszczania się po powierzchni ziemi lub niszczącego oddziaływania przeszkód terenowych, w tym drzew.

Położenie ciał i fragmentów ciał członków załogi samolotu wyklucza zgniecenie kokpitu w wyniku pierwszego kontaktu z ziemią, a potwierdza, że wcześniej kokpit został rozerwany, a ciała załogi wyrzucone poza kokpit.

Podkomisja wykluczyła paliwo lotnicze jako czynnik wysokoenergetyczny, powodujący tak znaczne zniszczenia ciał. Podkomisja wraz z ekspertami medycyny sądowej przeprowadziła szereg badań eksperymentalnych, dotyczących skutków oddziaływania detonacji materiałów wybuchowych na ciało ludzkie. Wyniki badań będą stanowić materiał porównawczy dla analizy obrażeń ciał ofiar katastrofy.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

2.5 Rejestratory

Podkomisja przeanalizowała dostępną dokumentację dotyczącą odnalezienia rejestratorów lotu na miejscu zdarzenia oraz okoliczności późniejszego wielokrotnego wykonywania kopii zapisów tych urządzeń. Informacje te są rozproszone w ponad 760 tomach akt prokuratury (147.432 karty), materiałach Komisji Millera (w tym 118 płyt CD i DVD) oraz dokumentach rosyjskich.

Rejestratory są kluczowym elementem analizy przyczyn i przebiegu każdej katastrofy lotniczej, dlatego przepisy ICAO bezwzględnie nakazują podejmowanie i otwieranie czarnych skrzynek wyłącznie w obecności wszystkich zainteresowanych stron. W przypadku katastrofy smoleńskiej wszystkie rejestratory zostały odnalezione i podjęte bez obecności przedstawicieli RP.

W materiałach, z którymi zapoznała się Podkomisja, znajdują się dwa protokoły z odnalezienia przez Rosjan czarnych skrzynek, różniące się czasem odnalezienia i opisem rejestratorów. Brak jest protokołów z odnalezienia rejestratorów eksploatacyjnych.

Rejestrator głosowy MARS-BM zaczęto odsłuchiwać jeszcze przed przybyciem polskich specjalistów, a KZ-63 uznano za zaginiony, choć fragmenty jego obudowy znajdujące się wśród nienaruszonych części otoczenia rejestratora widoczne są na zdjęciach wykonanych w pierwszych godzinach po katastrofie. W dostępnej dokumentacji nie ma podpisanych przez przedstawicieli strony polskiej protokołów otwarcia któregośkolwiek z rejestratorów i wyjęcia z nich oryginalnych zapisów. O sposobie zabezpieczenia rejestratorów na miejscu katastrofy świadczy fakt, że początkowo polska strona zamiast polskiego rejestratora ATM otrzymała z Rosji amerykańskie urządzenie TAWS.

Podkomisja poddała analizie zapisy zainstalowanych na pokładzie Tu-154M rejestratorów katastroficznych: rosyjskich MŁP i MARS oraz eksploatacyjnych: rosyjskiego KBN i polskiego ATM.

2.5.1 Rejestratory parametrów lotu

Do analizy wykorzystano:

- zapisy ATM z lotów 6.04.2010 i 7.04.2010 oraz trzy zapisy z 10.04.2010;
- przesłane przez Rosjan zapisy z 10.04.2010 – dwa z rejestratora MŁP i jeden z KBN.

Podczas analizy wykorzystane zostały dołączone do raportu Universal Avionics zapisy ostatnich 50 błędów i alertów z urządzenia TAWS oraz odczyt pamięci komputera nawigacyjnego FMS.

Podkomisja wykonała odczyt rejestratora ATM bezpośrednio ze skompresowanej i nieprzeskalowanej kopii pamięci tego urządzenia z dnia 19.04.2010 r. Odczyt ten pozwolił na pierwsze odtworzenie pełnego zapisu ATM (Komisja Millera posługiwała się wersją sporządzoną z połączenia fragmentów zapisów rejestratorów ATM i MŁP).



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Do dalszych prac z tym zbiorem danych zostały wykorzystane skalowania poszczególnych sensorów wykonane podczas remontu w Samarze oraz profil terenu dla ostatnich 10 km wykonany na podstawie bazy SRTM1.

Badanie parametrów lotu (50 parametrów ciągłych, 55 dyskretnych), czterech ścieżek taśmy z rejestratora MARS, 5 alarmów TAWS oraz zawartości pamięci FMS wymagało synchronizacji czasu poszczególnych zapisów. Optymalne przesunięcia zostały wyznaczone z wykorzystaniem funkcji statystycznych na podstawie posiadanych przez Podkomisję danych. Interpretując uzyskane wyniki uwzględniano umiejscowienie sensorów w samolocie, zakres i dokładność pomiaru, a także ograniczoną przepustowość transmisji między sensorami a rejestratorami oraz zależności pomiędzy poszczególnymi parametrami.

Digitalizacja wykresów z raportu MAK, jego załącznika i raportów z badań rosyjskich wykonanych w latach 2011-2012 wykazała konsekwentne przesunięcie prezentowanych tam parametrów o od ok. 0,5 s do 1 s w stosunku do kopii posiadanych przez Podkomisję.

Stwierdzono również, że jedyna udostępniona stronie polskiej kopia rejestratora KBN jest krótsza od prezentowanej w raporcie MAK o 4 s z uwzględnieniem przesunięcia.

Ustalono precyzyjnie kolejność komunikatów, alarmów i awarii oraz parametrów lotu w ostatnich 15 sekundach lotu, (w skali czasu zsynchronizowanego do czasu UTC i odległości od początku pasa). Pozwala to na kompleksową analizę danych z wielu źródeł, w tym posiadanych przez Podkomisję zdjęć satelitarnych.

2.5.2 Rejestrator głosowy (CVR)

Odrębnym badaniom poddane zostały materiały opisane jako kopie nagrań z rosyjskiego katastroficznego rejestratora głosowego MARS. Podkomisja dokonała ich odczytu i analizy potwierdzając trafność odczytów dokonanych przez IES i CLKP. Podkomisja wskazała też na brak wśród dostępnych dokumentów odczytu oryginalnych taśm, na niewiarygodność nagrań oraz na ingerencje zewnętrzne.

Oprócz analiz porównawczych rezultatów zawartych w dostępnych raportach i ekspertyzach różnych ośrodków badawczych, Podkomisja przeprowadziła własne badania trzech kopii, będących w jej dyspozycji:

- datowanej na 12 kwietnia 2010 r., sporządzonej bez udziału przedstawicieli strony polskiej;
- datowanej na 31 maja 2010 r. (w której brak kilkunastu sekund);
- datowanej na 9 czerwca 2010 r.

Oprócz zapisów dźwiękowych nagranych na trzech odrębnych kanałach, na czwartym kanale rejestratora MARS są zapisywane co pół sekundy impulsy zegara pokładowego. Możliwe jest zatem określanie chronologii rejestrowanych zdarzeń z nieco większą dokładnością. Wyodrębniono 41 fragmentów tożsamyh w zakresie treści wypowiedzi lub wydanej komendy.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Stwierdzono drastyczną, przekraczającą 10 s, różnicę przypisanych im czasów między transkrypcją MAK a transkrypcjami ustalonymi przez polskie ośrodki badawcze.

Konstrukcję rejestratora MARS - BM wyróżnia system napędowy nie mający charakteru symetrycznego dla obu kierunków przesuwu taśmy. Jest to konsekwencją zastosowania silnikowo-sprężynowego układu napędowego. Następstwem niesymetryczności układu napędowego jest niesymetryczność prędkości przesuwu taśmy, co oznacza, że mamy do czynienia z szybszym i wolniejszym przesuwem taśmy, stosownie do kierunku ruchu. Taka konstrukcja pozwoliła na dodatkową weryfikację ciągłości nagrania przy pomocy specjalistycznego oprogramowania umożliwiającego prześledzenie częstotliwościowej struktury zarejestrowanych dźwięków i jej czasowo-natężeniowe zmiany w obrębie całego zapisu. Dokonano analizy przebiegu wyodrębnionych, charakterystycznych częstotliwości i ich harmonicznych, z wyodrębnieniem nieciągłości wskazujących na ingerencję w nagranie. Takiej analizy nie wykonał żaden z ośrodków, badających uprzednio kopie nagrań z rejestratora MARS-BM.

Przy pomocy symulacji komputerowych i ponad 30 tys. zdjęć z miejsca katastrofy prowadzona jest analiza zgodności pomiędzy różnymi kopiami zapisów, integralności zapisanych w nich parametrów, ich zbieżności w ostatnich sekundach lotu z udokumentowanymi zniszczeniami botaniki oraz rozkładem zniszczonych w czasie lotu części samolotu. Takie badania pozwalają na weryfikację zapisów na podstawie niezależnych źródeł, czego przykładem jest stwierdzona przez Podkomisję niezgodność kierunku magnetycznego zapisanego w rejestratorach z miejscem uderzenia samolotu w ziemię. Trajektoria wyznaczona przez dane zapisane w ATM przebiega na wysokości 6 m nad gruntem, co oznacza, że lewe skrzydło samolotu musiałyby ścinać rosnące tam drzewa na wysokości 1-2 m, co nie miało miejsca. Brak takich zniszczeń wyklucza prawdziwość tych danych zapisanych w ATM. Wraz z wyżej przywołanymi nieprawidłowościami wskazuje to na niewiarygodność zapisów rosyjskich rejestratorów i konieczność analizowania każdego parametru odrębnie.

Badania zapisów rejestratorów lotu prowadzone są w koordynacji z ośrodkami w Szwecji, Wielkiej Brytanii i USA. Jest to niezbędne dla przeprowadzenia na podstawie zweryfikowanych danych symulacji ostatnich sekund lotu.

2.6 Silniki

Trwają prace związane z badaniami i analizą pracy silników Tu-154M, celem sporządzenia całościowej ekspertyzy w tym zakresie. Dostępny materiał źródłowy wskazuje na brak badań wykonanych przez stronę polską na wrakowisku równoległe ze stroną rosyjską. Pełniejsze badania przeprowadzono dopiero po przeniesieniu silników na płytę lotniska. Przyczyn nie dotyczyło to wszystkich silników i nie obejmowało to badań laboratoryjnych zniszczonych części. Komisja uzupełniła pochodzącą z wrakowiska i płyty składowania dokumentację faktograficzną dotyczącą układu napędowego Tu-154M nr 101 o pozyskaną z nowych źródeł. Wykonano obliczenia momentów żyroskopowych powstałych w ostatnich sekundach lotu. Wstępne wyliczenia wskazują na znaczące oddziaływanie tych momentów



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

na trajektorię lotu fragmentów samolotu i węzły mocowania prawego silnika. Wykonano analizę sił działających na węzły mocowania silników od momentów żyroskopowych. Trwają prace obliczeniowe momentów bezwładności łopatek wirnika wentylatora wg metody podanej przez **European Space Agency (ESA)** oraz badania nad wyjaśnieniem przyczyn ukłęcia przedniego wału układu niskiego ciśnienia (UNC). Wykonywane są również prace mające na celu ustalenie sił i naprężeń powstałych w łopatkach sprężarki niskiego ciśnienia lewego silnika podczas gwałtownego wytracania obrotów wirników sprężarki niskiego ciśnienia w ostatnich sekundach pracy silnika. Potwierdza to awarię silnika jeszcze w locie. Wskazują na to także zapisy rejestratorów pracy silników a także liczne i wiarygodne relacje świadków katastrofy, którzy widzieli płomień i dym wydobywający się z silników oraz słyszeli przerywany i nienaturalny jego dźwięk.

2.7 Współpraca z National Institute for Aviation Research

Podkomisja ściśle współpracuje z National Institute for Aviation Research (NIAR) z USA, który przy wykorzystaniu nieliniowej Metody Elementów Skończonych może dokładnie modelować, odzwierciedlać i przewidzieć, jakie skutki dla konstrukcji samolotu oraz pasażerów będzie miało uderzenie w ziemię lub uderzenie w ziemię poprzedzone eksplozją w powietrzu. NIAR jest uznany przez amerykańską Federalną Administrację Lotnictwa za czołową instytucję, wykonującą całościowe obliczenia wirtualne wypadków lotniczych, które w pełni i dokładnie odzwierciedlają przebieg i efekty tych wypadków lotniczych. Metodologia opracowana przez NIAR jest sprawdzana eksperymentalnie na poziomie od materiału, poprzez komponenty i ich połączenia, aż do całego samolotu.

NIAR na zlecenie Podkomisji wykonuje dokładny model Tu-154M nr 101 na podstawie danych uzyskanych w wyniku skanowania z dokładnością do setnej części milimetra i zwymiarowania całej konstrukcji bliźniaczego Tu-154M nr 102. Kolejnym etapem badań będą symulacje zachowania się samolotu w dokładnie odzwierciedlonych warunkach takich, jak te, które panowały 10 kwietnia 2010 roku (położenie samolotu i drzewostanu, charakterystyki gruntu, ukształtowanie terenu).

Przedmiotem szczegółowych badań i pomiarów były również fotele Tu-154M.

Na potrzeby planowanych przez NIAR symulacji i badań wykonano dokładny model 3D brzozy, która według Rosjan miała mieć kontakt z lewym skrzydłem polskiego samolotu. Dokonano tego na podstawie dostępnych zdjęć ze Smoleńska, w tym zrobionych przez prokuratorów z Polski.

Pozostałe eksperymenty przeprowadzono we współpracy z innymi placówkami naukowymi w celu scharakteryzowania i wymodelowania zachowania materiałów lotniczych podczas eksplozji.

Podkomisja i NIAR pracują niezależnie nad odtworzeniem trajektorii poziomej i pionowej ostatnich minut lotu poprzez wykorzystanie modeli aerodynamicznych oraz porównanie



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

dostępnych dowodów, w tym lokalizacji szczątków, które zostały znalezione na ziemi w znacznej odległości od miejsca katastrofy.

Podkomisja dostarczyła NIAR na potrzeby badań niezbędną do ich przeprowadzenia dokumentację (m.in. 15.000 zdjęć, 3000 zdjęć w technice 360 stopni; filmy; 50 bardzo dokładnych, submilimetrycznych skanów laserowych 3D, wykonanych przez niezależne firmy z Polski; 12.500 pomiarów wykonanych przy pomocy bardzo dokładnych cyfrowych urządzeń pomiarowych). Zostało to udokumentowane na 18.888 stronach, przekazanych NIAR, z uwzględnieniem najważniejszych obszarów tematycznych, w tym struktury i zachowania Tu-154M oraz jego lewego skrzydła, które według strony rosyjskiej miało mieć kontakt z brzozą. Ta praca jest weryfikowana przy pomocy niezależnych pomiarów i skanów wykonywanych przez personel NIAR w miejscu stacjonowania bliźniaczego Tu-154M nr 102. Tu-154M nr 101, który rozbił się w Smoleńsku, rozpadł się na ponad 30.000 części, a na jego pasażerów działało przeciążenie do 100 g. Komisja Millera powtórzyła za raportem MAK tezę, iż tak znaczne zniszczenia były wynikiem lotu w stronę ziemi pod niewielkim kątem. W trakcie innych zdarzeń samoloty lecące pod niewielkim kątem i uderzające w miękkie podłoże rozpadały się na co najwyżej kilka większych części; widoczna była znacząca bruzda w ziemi lub krater w miejscu, gdzie kadłub miał kontakt z ziemią a typowa siła działająca na pasażerów to 25 g lub mniej.

Aby przeanalizować hipotezę o charakterze uderzenia w ziemię, planowany jest szereg symulowanych zderzeń z ziemią. Zostaną one przeprowadzone przez NIAR, który ma uznane doświadczenie w tym zakresie. Zostanie w tym celu wykorzystany model 3D samolotu oraz charakterystyki materiałowej próbek pobranych z Tu-154M nr 102, znajdującego się w Mińsku Mazowieckim. Celem będzie naukowe wyjaśnienie skali zniszczeń i pozyskanie szczegółowych informacji odnośnie do sił, na jakie narażeni byli pasażerowie. Informacje te pozwolą wyjaśnić skalę obrażeń, jakich doznały ofiary katastrofy.

Przy wykorzystaniu tego samego modelu Tu - 154M ta sama instytucja przeprowadzi symulacje, mające dać odpowiedź na pytanie o skutki uderzenia lewego skrzydła w opisaną w raporcie MAK brzozę o średnicy 45 cm.

NIAR wykonał 90% modelu Tu-154M w systemie CAD. Wszystkie elementy z CAD zostały użyte do utworzenia modelu MES. Poszczególne elementy zostały połączone ze sobą, tak jak w rzeczywistym samolocie. Pomiędzy poszczególnymi komponentami zdefiniowane zostały powierzchnie kontaktowe. Na obecnym etapie w modelu MES jest ponad 10 milionów elementów. Prace te mają zostać zakończone do końca 2019 roku.

Wyniki badań oraz symulacji wykonywanych przez NIAR zostaną przedstawione w raporcie końcowym.

2.8 Prace grupy badań modelowania numerycznego

Podkomisja prowadzi również badania przy wykorzystaniu zaawansowanych technik numerycznego modelowania eksperymentów i zjawisk fizycznych.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Została powołana grupa badań modelowania numerycznego (Numerical Modeling Research Group), która bezpośrednio je nadzoruje i wykonuje. Stosowane najnowocześniejsze metody badawcze łączą numeryczne odzwierciedlenie rzeczywistości z ekspertyzą aerodynamiczną, mechaniczną i materiałoznawczą.

W tym projekcie powołano grupy badawcze m.in. w zakresie inżynierii odwrótej i charakterystyki materiałowej. We współpracy z placówkami naukowymi są też prowadzone inne prace badawcze.

Zniszczenia konstrukcji Tu-154M są porównywane z rezultatami eksperymentów prowadzonych w tunelach aerodynamicznych przy użyciu technik modelowania numerycznego w celu uzyskania zgodnej z prawami fizyki trajektorii w ostatnich sekundach lotu.

Prowadzona jest charakterystyka materiałowa stopów metali i innych materiałów znajdujących się w Tu-154M w celu numerycznego odzwierciedlenia zachowania się Tu-154M i jego fragmentów przy uderzeniu w przeszkody terenowe, takie jak drzewa, a także określania interakcji podczas uderzenia samolotu lub jego fragmentów w grunt oraz oddziaływania fali wybuchowej na konstrukcję Tu-154M.

Opracowywana jest materiałowa charakterystyka dynamiczna gruntu w Smoleńsku dla odzwierciedlenia w formie modelu numerycznego uderzenia samolotu i jego fragmentów w grunt.

Trwają prace nad materiałową charakterystyką dynamiczną i modelem numerycznym przygotowanym przez NIAR dla żywych drzew w oparciu o program eksperymentalny. Ma to na celu weryfikację zniszczeń samolotu lub jego fragmentów przy uderzaniu w drzewa. Zgodność symulacji numerycznych z eksperymentami przekracza 95%.

Została przeprowadzona weryfikacja stwierdzonego w Smoleńsku wbicia drzwi Tu-154M na głębokość 1 m w grunt prawie prostopadle do powierzchni ziemi ze zniszczeniem skoncentrowanym od strony krawędzi uderzenia drzwi w grunt. Rezultaty dotychczasowych analiz przeprowadzonych przez NIAR zostały zweryfikowane przez współpracujących z Podkomisją ekspertów zagranicznych. Wniosek końcowy potwierdza fakt eksplozji w kadłubie jako siły umożliwiającej powstanie warunków koniecznych do pionowego wbicia drzwi Tu-154M w ziemię w chwili zdarzenia. Natomiast żaden z badanych sposobów wbicia drzwi w grunt przez kadłub nie daje rezultatu takiego, jak w Smoleńsku, czyli większego zniszczenia na krawędzi uderzenia, a drzwi nie wbijają się pionowo, tylko żłobią otwartą wyrwę w gruncie i zatrzymują się na jej dnie w pozycji poziomej.

2.9 Eksperymenty eksplozyjne

Podkomisja przeprowadziła w 2018 r. eksperymenty na modelach fragmentu skrzydła w skali 1:4 i 1:1 z symulacją sił aerodynamicznych. Wyniki pokazują, że skrzydło z paliwem i oparami paliwa może być zniszczone przez ładunki wybuchowe (bez eksplozji paliwa) z podobnymi cechami zniszczenia konstrukcji jak zaobserwowane na przełomie końcówki skrzydła w Smoleńsku.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Ponadto badania potwierdziły możliwość zastosowania w skrzydle materiału wybuchowego o niewielkiej gramaturze (70 g), zdolnego do zniszczenia konstrukcji w sposób liniowy (materiał wybuchowy o szerokości 5 mm i grubości 1 mm), umocowanego w warunkach dostępu do wewnętrznej części kesonu bakowego w skrzydle i zabezpieczonego przed działaniem paliwa lotniczego, w sposób uniemożliwiający jego detekcję podczas kontroli pirotechnicznej.

Kontynuacja badań na modelu fragmentu skrzydła w skali 1:1 w warunkach statycznych bez symulacji sił aerodynamicznych pokazała, że paliwo ulega detonacji, a zniszczenia są charakterystyczne dla wybuchu przestrzennego.

Pozwala to sformułować wnioski, że sposób odcięcia końcówki skrzydła będzie miał charakter cięcia linearnego, a w pozostałej części skrzydła może dojść do lokalnych zapłonów paliwa. Wszystkie zaobserwowane w toku badań eksperymentalnych skutki wybuchu odpowiadają cechom występującym w przypadku katastrofy smoleńskiej.

Ponadto prowadzona jest charakterystyka ładunków wybuchowych w celu określenia zniszczeń konstrukcji zamkniętych na podstawie rzeczywistych eksperymentów walidacyjnych z użyciem materiałów wybuchowych i programów eksperymentalnych użytych do numerycznych badań zniszczeń zamkniętych konstrukcji duraluminiowych w efekcie działania detonacji. Prace te są prowadzone przez grupę numerycznego przewidywania rezultatów eksplozji (Numerical Explosion Prediction Group).

Wszystkie opisane wyżej prace są prowadzone we współpracy z polskimi instytucjami naukowymi, ekspertami europejskimi oraz czołowymi światowymi placówkami badawczymi.

2.10 Uwarunkowania psychologiczne

Podkomisja dokonała krytycznej analizy obu raportów w części dotyczącej analizy psychologicznej działania załogi Tu-154M. Stwierdzono, że przedstawione w przywołanych dokumentach wnioski formułowane były na podstawie hipotez, które miały wątpliwe podstawy (m.in. podkreślanie nieuzasadnionego wyników testów psychologicznych przeświadczenia o rzekomym konformizmie dowódcy załogi i używanie terminów niestosowanych w psychologii, takich jak np. „tunelowanie poznawcze”).

Z analizy psychologicznych elementów raportów MAK i KBWLLP wynika, że ich zasadnicze tezy nie miały potwierdzenia w rzeczywistości a były jedynie spekulacjami, mającymi m.in. dopasować przedstawiane ustalenia i wnioski do postawionych na początku postępowania tez o braku winy strony rosyjskiej i o odpowiedzialności załogi oraz o presji rzekomo wywieranej przez obecnego jakoby w kokpicie Dowódcę Sił Powietrznych (DSP). Prace przeprowadzone w tym zakresie przez Podkomisję pozwalają stwierdzić, że DSP w ostatniej fazie lotu przebywał w salonce prezydenckiej, na co wskazuje między innymi analiza położenia ciał ofiar. Z miejsca odnalezienia ciała DSP wynika, iż bezpośrednio przed zdarzeniem znajdował się on w prawej części salonki prezydenckiej.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Na tej podstawie oraz korzystając z odczytu CVR przez Instytut Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra Jana Sehna w Krakowie (IES), a także analizując zeznania polskich świadków, którzy jako pierwsi odsłuchiwali kopie CVR, Podkomisja ustaliła, że w ostatnich chwilach lotu DSP nie znajdował się w kokpicie przedstawione w raporcie MAK tezy dotyczące miejsca przebywania DSP oraz miejsca odnalezienia jego ciała są niezgodne z prawdą. Tym samym bezzasadne są spekulacje dotyczące zarzucanych mu działań i ich wpływu na przebieg wydarzeń.

Dotychczasowe, ukończone prace Podkomisji w zakresie uwarunkowań psychologicznych pozwalają na sformułowanie następujących końcowych wniosków:

- 2.10.1 Załoga Tu-154M była zgrana i rozumiała się nawzajem. Potwierdza to m.in. liczba wspólnych lotów. Dowódca z drugim pilotem odbyli 65 wspólnych lotów na Tu-154M, drugi pilot z technikiem pokładowym odbyli ich 117. Członkowie załogi znali swoje obowiązki i wiedzieli, jakie zadania na nich spoczywają. Podnoszony w raportach MAK i KBWLLP rzekomy brak doświadczenia członków załogi nie ma potwierdzenia w przedstawianym tam materiale dowodowym. W kokpicie panował spokój, nie stwierdzono konieczności nadmiernego wyjaśniania zadań, komendy podawano zgodnie z procedurami, załoga sprawnie posługiwała się językiem rosyjskim a na otrzymywane od kontrolerów informacje, dotyczące odległości od lotniska dowódca odpowiada, podając wysokość nad poziomem pasa.
- 2.10.2 Kontrastowało to z zachowaniem rosyjskich kontrolerów lotu na lotnisku w Smoleńsku, gdzie panowały chaos i nerwowość, graniczące z paniką, o czym świadczą utrwalone na stanowisku kontroli lotów rozmowy. Z przeprowadzanych analiz wynika, że mieli oni niezbędne doświadczenie, musieli więc wiedzieć, że ich działania mogą doprowadzić do katastrofy. Mimo odpowiedniego przygotowania oraz posiadanej wiedzy i doświadczenia rosyjscy kontrolerzy nie wykonywali swoich obowiązków prawidłowo. Podejmowane przez nich działania miały cechy działań pozorowanych (np. szukanie lotnisk zapasowych dla Tu-154M), ukierunkowanych na uniknięcie ewentualnych zarzutów związanych z drastycznym obniżeniem poziomu bezpieczeństwa lotu Tu-154M nr 101.
- 2.10.3 Uwzględniając kontekst sytuacyjny za prawdopodobne należy uznać, że rosyjscy kontrolerzy lotów działali zgodnie z rozkazami przełożonych w Smoleńsku i w Moskwie, którzy realizowali przygotowany plan. Dlatego świadomie podawali oni polskiej załodze fałszywe informacje, dotyczące położenia samolotu.
- 2.10.4 Na stanowisku w Smoleńsku pracą kontrolerów lotu kierował płk Nikołaj Krasnokutski a w Moskwie w bazie o kryptonimie „Logika” decyzje dotyczące Tu-154M podejmował gen. Władimir Benediktow, zastępca dowódcy Lotnictwa Transportowego FR. Zgodnie z przepisami obowiązującymi w Siłach Powietrznych FR, żaden z nich nie miał prawa wpływać bezpośrednio na działania personelu w Smoleńsku i podejmować dowodzenia.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

- 2.10.5 Stwierdzono znaczące zróżnicowanie ilości komend lotniczych oraz informacji o warunkach atmosferycznych podawanych załogom rosyjskiego Il-76 i polskiego Tu-154M oraz sposobu ich podawania. Uprawdopodobnia to tezę o świadomie błędnym sprowadzeniu Tu-154M a następnie pozostawieniu polskiej załogi samej sobie w ostatniej, najtrudniejszej fazie lotu (płk Krasnokutski wprost zakazuje ppłk. Plusninowi zajmować się Tu-154M w ostatniej fazie lotu: „Przede wszystkim przygotuj go na drugi krąg. A....na drugi krąg i koniec. A dalejsam podjął decyzję, niech sam dalej....”)
- 2.10.6 Załoga Tu-154M nie próbowała lądować a komenda „Odchodzimy” padła na bezpiecznej wysokości. Podjęto decyzję o próbie podejścia, po której (jeżeli warunki atmosferyczne nie pozwolą na lądowanie), nastąpi odejście na lotnisko zapasowe. Analiza rozmów członków załogi między sobą oraz z Dyrektorem Protokołu Dyplomatycznego przeczy tezie o obawie pilotów przed reakcją Pierwszego Pasażera, wskazuje też na ich pełną świadomość sytuacyjną i na poczucie odpowiedzialności za pasażerów. Wiązanie decyzji podejmowanych przez załogę (w tym szczególnie przez dowódcę) z obawą przed reakcją Pierwszego Pasażera w kontekście wcześniejszych zdarzeń w trakcie lotu do Gruzji należy uznać za nieuzasadnione, ponieważ z dotychczasowych ustaleń i analiz wynika, że piloci przedkładali bezpieczeństwo pasażerów nad ich życzenia i samodzielnie podejmowali niezbędne decyzje. Tak było i w czasie lotu do Gruzji 12 sierpnia 2008 r. i w czasie lotu 10 kwietnia 2010 r.
- 2.10.7 Nie stwierdzono przesłanek, nakazujących szukać w osobowości pilotów psychologicznych przyczyn katastrofy. Działania podejmowane przez załogę w trakcie lotu Tu-154M były prawidłowe i zgodne z jej wiedzą, doświadczeniem, wyszkoleniem oraz cechami osobowościowymi. Działania te nie były przyczyną katastrofy, jak od pierwszych godzin po zdarzeniu orzekli bez żadnych dowodów przedstawiciele strony rosyjskiej. Bezzasadność tej tezy wskazuje, że przyczyn katastrofy należy upatrywać w czynnikach zewnętrznych.

Badając uwarunkowania psychologiczne katastrofy smoleńskiej Podkomisja korzystała z następujących źródeł.

1) Błędy poprzednich raportów:

- analiza raportów MAK i KBWLLP; wyniki testów psychologicznych z kart lotniczo-lekarskich załogi; wysłuchania świadków opis dowódcy oraz członków załogi – wysłuchania świadków z akt prokuratury, raport KBWLLP, część 2.11, załącznik 7.3 – Analiza Psychologiczna Cech Osobowości, Sprawności Intelktualnej i Psychomotorycznej Członków Załogi TU-154M; „cichy kokpit”, obecność Dowódcy SP, działanie GKL – raport KBWLLP.

2) Opinie o członkach załogi:

- wyniki badań z kart lotniczo-lekarskich (dokumentacja dostarczona przez WIML); dane z opinii sądowno-psychologicznej WIML z 13 maja 2013 r. (Sygn. akt PO. Śl. 54/10); opinia zespołu biegłych w zakresie psychologii lotniczej w sprawie uwarunkowań



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

podejmowania decyzji przez załogę Tu-154M nr 101 podczas lotu w dniu 10 kwietnia 2010 r.– zał. 5.2, Sygn. akt PO. Śl. 54/10; zeznania świadków z akt Prokuratury.

3) Analiza współdziałania załogi:

- odsłuchy z rejestratora MARS z kabiny pilotów; stenogramy z odsłuchów rejestratora MARS; stenogramy z rozmów na stanowisku kontroli lotów w Smoleńsku; opinia WIML z akt Prokuratury.

4) Psychologiczne uwarunkowania braku odejścia Tu-154M po pierwszym włączeniu się alarmu PULL UP:

- stenogramy z rozmów na stanowisku kontroli lotów w Smoleńsku i z rozmów z pilotami Tu-154M; instrukcje szkoleniowe obowiązujące w 36 Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego; stenogramy z rozmów załogi.

5) Wpływ incydentu w Gruzji na decyzje podejmowane przez dowódcę załogi w czasie lotu 10 kwietnia 2010 r.:

- przesłuchania świadków z akt Prokuratury.

6) Wpływ działań kontrolerów lotu na przebieg katastrofy w Smoleńsku:

- stenogramy z rozmów na stanowisku kontroli lotów: transkrypcje IES – Nr Dz. E. 1286/2011/KF, opinia IES z 12.01.2015 r. , transkrypcja CLKP (zał. Nr 7 do opinii Nr E-fon-5/11 z 16.01.2011 r.), ABW – opinia BBK 1959/16/MAW z 28.07.2016 r., transkrypcja KBWLLP – odpis korespondencji z wieży kierowania lotami na lotnisku Smoleńsk Północny, zarejestrowanej na magnetofonie P-500 w dniu 10.04.2010 r. (KBWL LP, Podzałącznik 8.1), odsłuch własny.

7) Inne elementy psychologiczne:

- raport MAK; raport KBWLLP; dokumentacja dostępna w Podkomisji; wysłuchania świadków; wyniki badań na zawartość alkoholu etylowego i ich interpretacja – IES, Zakład Toksykologii Sądowej, Nr Dz. E. 4000/2012/T; stenogramy z rozmów z kokpitu.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

3 Uwagi końcowe

Podkomisja stanęła przed trudnym zadaniem przede wszystkim z racji ograniczonego dostępu do dowodów. Stan ten został spowodowany działaniami strony rosyjskiej oraz działaniami i zaniechaniami rządu Donalda Tuska po katastrofie 10 kwietnia 2010 roku, a także decyzją większości parlamentarnej Sejmu RP (PO-PSL), która 6 maja 2010 r. odrzuciła rezolucję wzywającą do wystąpienia o przekazanie stronie polskiej prowadzenia postępowania w sprawie katastrofy samolotu Tu-154M, mającej miejsce 10 kwietnia 2010 r. (druk nr 3032).

Skądinąd już w grudniu 2010 roku, po zapoznaniu się z projektem raportu MAK, nowego postępowania w tej sprawie domagali się KBWLLP (w opracowaniu „Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej...” z 19 grudnia 2010 r.). Stanowisko to nie zostało jednak zaakceptowane przez decydentów i uwzględnione w raporcie Komisji Millera.

Brak swobodnego i nieskrępowanego dostępu kompetentnych organów Rzeczypospolitej Polskiej do dowodów znacząco utrudnia prowadzone postępowania. Dostępu takiego nie mieli polscy specjaliści od godzin wieczornych 10 kwietnia 2010 r. obecni w Smoleńsku, gdyż Minister Obrony Narodowej Bogdan Klich powołał KBWLLP dopiero 15 kwietnia 2010 r., więc komisja z pełnymi uprawnieniami powstała, gdy główne prace na wrakowisku zostały już zakończone a szczątki samolotu przeniesiono na płytę lotniska. Bezwrotnie utracono możliwość bezpośredniego zbadania pierwotnego materiału dowodowego, który był w tym czasie niszczone, ukrywany i fałszowany przez stronę rosyjską. Także przedstawiciele służby zagranicznej rządu Donalda Tuska mieli w tych dniach bezpośredni udział w kierowaniu działaniami mającymi na celu uniemożliwienie rejestracji stanu materiału dowodowego i jego niszczenia. Następnie KBWLLP pod kierownictwem ministra Jerzego Millera brała udział w fałszowaniu i ukrywaniu materiału zgromadzonego w trakcie prac, motywując to m.in. koniecznością uzyskania wyników zgodnych z wnioskami raportu MAK. Równocześnie strona rosyjska systematycznie odmawiała zwrotu bezprawnie przetrzymywanego wraku oraz rejestratorów i innych części wyposażenia Tu-154M, których kompleksowe zbadanie powinno być istotnym elementem postępowania wyjaśniającego przyczyny badanego zdarzenia. Wobec sprzecznych z postanowieniami ICAO wielokrotnych odmów zwrotu polskiej własności przez stronę rosyjską, Podkomisja zwróciła się w marcu 2018 roku do Federacji Rosyjskiej o umożliwienie dokonania rekonstrukcji samolotu w Smoleńsku zgodnie z procedurą zalecaną przez ICAO. Strona rosyjska odmówiła, powołując się na zagrożenie zdeformowaniem części samolotu podczas jego rekonstrukcji.

Wymusiło to na Podkomisji konieczność wypracowania i wykorzystania innych metod badawczych, których użyto we współpracy z renomowanymi krajowymi i zagranicznymi ośrodkami naukowymi i akademickimi. Podjęto również współpracę z czołowymi ekspertami lotniczymi z państw trzecich, w tym ze Szwecji, Wielkiej Brytanii i USA. Podkomisja zainicjowała też działania na forum międzynarodowym, podejmując współpracę ze Zgromadzeniem Parlamentarnym Rady Europy, celem uzyskania międzynarodowego poparcia dla stanowiska Polski w sprawie zwrotu wraku i innych dowodów. Dzięki temu wnioski z prac Podkomisji, a także stanowisko władz polskich w kwestii zwrotu wraku samolotu prawowitemu właścicielowi (Rzeczypospolitej Polskiej) zostały przywołane i uzyskały zdecydowane poparcie w raporcie i rezolucji Rady Europy z września 2018 roku.



Ministerstwo Obrony Narodowej

Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Od głosowania za rezolucją wstrzymali się jedynie posłowie PO. W przyjętej rezolucji Zgromadzenie Parlamentarne Rady Europy jednoznacznie stwierdza i wskazuje na błędy rządu Donalda Tuska, które uniemożliwiły obiektywne zbadanie przyczyn i okoliczności katastrofy i doprowadziły do pozostawienia dowodów poza terytorium Polski:

„[...] Pomimo faktu, iż Polsce przysługiwało prawo do prowadzenia śledztwa, rząd RP uzgodnił ze swoim rosyjskim odpowiednikiem, że śledztwo w sprawie przyczyn katastrofy zostanie przeprowadzone przez rosyjski Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (jako właściwy organ w państwie, w którym doszło do katastrofy), przy udziale polskich ekspertów. Oba państwa uzgodniły, że główne badania techniczne należy przeprowadzić zgodnie z Międzynarodowymi Standardami i Rekomendowanymi Praktykami (SARP) określonymi w załączniku 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Konwencja Chicagowska), które zwykle mają zastosowanie do lotnictwa cywilnego, pomimo tego, iż polski Tu-154 został zarejestrowany jako państwowy statek powietrzny, a jego lot miał służyć celom państwowym”.

Wstępny raport do uchwalonej rezolucji przedstawia poprzedzone wnikliwą analizą prawa międzynarodowego stanowisko w zakresie zwrotu dowodów Rzeczypospolitej Polskiej:

„[...] zgodnie z załącznikiem 13 do Konwencji Chicagowskiej państwo, w którym ma miejsce zdarzenie, jest zobowiązane do zwrotu wraku i innych materiałów dowodowych państwu, w którym samolot jest zarejestrowany, jak tylko zostanie ukończone dochodzenie ws. technicznego bezpieczeństwa lotniczego, co miało miejsce w styczniu 2011 r. Ciągłe odmowy władz rosyjskich dotyczące zwrotu wraku i innych dowodów są nadużyciem prawa i podsyca spekulacje po stronie polskiej, że Rosja ma coś do ukrycia. Zgromadzenie wzywa zatem Federację Rosyjską do przekazania, bez zbędnej zwłoki, wraku polskiego samolotu Tu-154, w bliskiej współpracy z polskimi ekspertami, w sposób pozwalający uniknąć dalszego niszczenia potencjalnych dowodów [...]”.

Raport i rezolucja Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy przywołują stanowisko Państwa Polskiego w sprawie katastrofy smoleńskiej zawarte w Raporcie Technicznym przedstawionym przez Podkomisję 11 kwietnia 2018 roku.

W dniu 9 kwietnia 2019 r. Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego skierowała do Prokuratury wnioski o możliwości popełnienia przestępstwa przez Przewodniczącego Jerzego Millera oraz członków KBWL LP z art. 231 par 1 i 2 kk, art. 239 par. 1 kk oraz art. 271 kk. Osobny wniosek Podkomisja złożyła wobec Przewodniczącego KBWL LP Jerzego Millera z art. 129 kk.