

CZTERY LATA PO SMOLEŃSKU

JAK ZGINAŁ PREZYDENT RP



ZESPÓŁ PARLAMENTARNY

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



POD KIERUNKIEM ANTONIEGO MACIEREWICZA

Kwiecień 2014

Zespół redakcyjny:
Marcin Gugulski
Bartłomiej Misiewicz

Zdjęcia:
z archiwum Zespołu Parlamentarnego

ISBN: 978-83-933564-7-8
Wydanie I
Warszawa 2014
Wydawnictwo: Rejtan Sp. z o.o.,
ul. Świętokrzyska 16; 00-050 Warszawa
Druk: KF Partner Sp. z o.o.

Cztery lata po katastrofie w Smoleńsku przedstawiamy Państwu najważniejsze nowe ustalenia i niektóre inne rezultaty prac Zespołu Parlamentarnego Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 r. Zgromadzone tu opracowania i ekspertyzy włączają do obiegu naukowego nowe zagadnienia badawcze, hipotezy i ustalenia oraz uzupełniają i poszerzają stan wiedzy przedstawiony we wcześniejszych opracowaniach Zespołu, tj. m.in. w „Białej księdze smoleńskiej tragedii” z czerwca-lipca 2011 r. oraz w raportach „28 miesięcy po Smoleńsku” z sierpnia 2012 r. i „Raport smoleński. Stan badań” z kwietnia-maja 2013 r.

Przewodniczący Zespołu Antoni Macierewicz

Prezydium Zespołu:

Wicemarszałek Senatu RP Stanisław Karczewski

Poseł Jarosław Zieliński

Poseł Anna Fotyga

Poseł Stanisław Piotrowicz

Poseł Andrzej Adamczyk

Poseł Andrzej Duda

Poseł Elżbieta Kruk

Poseł Maciej Łopiński

Poseł Krzysztof Szczerski

Poseł Jacek Świat

SPIS TREŚCI

WSTĘP PRZEWODNICZĄCEGO ZESPOŁU

ANTONIEGO MACIEREWICZA6

ROZDZIAŁ I 10

*„Smoleńsk” a bezpieczeństwo narodowe RP. Rola Tomasz Turowskiego i służb specjalnych
w trakcie organizacji wizyty Prezydenta RP w Katyniu 10.04.2010*

ROZDZIAŁ II 49

Relacje 46 świadków opisujących eksplozję samolotu.

ROZDZIAŁ III..... 70

Symulacja ostatnich sekund lotu P101

ROZDZIAŁ IV..... 102

Jak zginął Prezydent RP: corpus delicti pod nogami D. Tuska

ROZDZIAŁ V 114

Rekonstrukcja miejsca katastrofy

ROZDZIAŁ VI..... 116

Analiza zniszczenia wybranych fragmentów lewego skrzydła

ROZDZIAŁ VII 134

Wybuch wewnątrz skrzydła samolotu

ROZDZIAŁ VIII..... 140

Specnaz na miejscu katastrofy Tu-154M, 10 kwietnia 2010 r.

ROZDZIAŁ IX..... 158

Badanie incydentów i wypadków lotniczych na podstawie podręcznika ICAO

ROZDZIAŁ X 166

Mapa z raportu archeologów, obrazująca rozrzut szczątków samolotu

ROZDZIAŁ XI..... 168

Nawigatorska analiza raportu Jerzego Millera

ROZDZIAŁ XII 177

*Rejestrator głosowy MARS-BM w śledztwach i postępowaniach wyjaśniających przyczyny
katastrofy Tu-154M nr 101*

ROZDZIAŁ XIII..... 200

*Krytyka postępowań i braku bezstronności MAK przez posłów partii rządzącej w Dumie
Państwowej FR.*

JAK ZGINĄŁ PREZYDENT RP



A - prawa burta salonki Prezydenta RP

B - wyrwane okna z salonki Prezydenta RP

C - kanapa z salonki Prezydenta RP

D - wyrwane drzwi z salonki Prezydenta RP

Biało-czerwona flaga - miejsce znalezienia ciała Prezydenta RP

Wstęp

Po czterech latach od katastrofy smoleńskiej przedstawiciele administracji Donalda Tuska i powołanej mu prokuratury wciąż nie chcą uczciwie zbadać jak zginął Prezydent Lech Kaczyński i towarzysząca Mu elita Państwa Polskiego. Donald Tusk posiada unikatową wiedzę, która przekazana prokuraturze pozwoliłaby z pewnością wskazać istotne tropy wiodące do odpowiedzialnych za tę katastrofę.

10 kwietnia 2010 roku w godzinach wieczornych premier Tusk podczas długiej rozmowy z Władimirem Putinem ustalił zasady wyjaśniania tragedii smoleńskiej. To wówczas wyraził zgodę na to, by postępowanie było prowadzone wg załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej – co z góry przesądzało losy tego śledztwa. Także wtedy Władimir Putin wraz z ministrem spraw nadzwyczajnych Federacji Rosyjskiej (dziś ministrem obrony narodowej FR) Siergiejem Szojgu relacjonowali Tuskowi jak doszło do tragedii. Później Putin opisywał premierowi transport ciał ofiar do Moskwy i objaśniał zastosowane procedury.

Już opis tych skromnych fragmentów rozmowy szefów rządów Rosji i Polski wskazuje na zakres i wagę ówczesnych ustaleń. Bez przesady można powiedzieć, że to właśnie wtedy zostały podjęte decyzje nie tylko o zasadach prowadzenia i przebiegu śledztwa smoleńskiego – ale także decyzje, które mają wpływ na obecną sytuację polityczną Polski. Zarejestrowane na filmie emitowanym 10 kwietnia 2010 roku przez telewizję Russia Today rozmowy ujawniają – nigdzie poza tym nie prezentowaną – wersję katastrofy smoleńskiej. Nie ma w niej miejsca na brzozę i złamane skrzydło ani beczkę autorotacyjną, która miała odwrócić samolot do góry kołami. Wręcz przeciwnie – Putin i Szojgu tłumaczą Tuskowi, że samolot z nieznanych powodów zboczył z kursu i obniżył wysokość. Następnie wypuszczonym już wcześniej podwoziem uderzył w ziemię, przewrócił się do góry kołami i rozpadł. Wybuch i pożar dopełniły tragedii – wszyscy pasażerowie zginęli. Trzeba dodać, że Rosjanie wiedzieli już wówczas bardzo dużo o przebiegu wydarzeń: odczytali CVR, dokonali oględzin miejsca zdarzenia, przesłuchali wielu świadków – w tym dwóch nawigatorów – Plusnina i Ryżenkę. To co przedstawili Donaldowi Tuskowi było pierwszą oficjalną wykładnią przebiegu dramatycznych wydarzeń. Pierwszą, ale jak wiemy, nie ostatnią.

W opisie przekazanym polskiemu premierowi wieczorem 10 kwietnia jest jeszcze jeden fragment, który – ze względu na wagę wypowiedzianych słów – warto przytoczyć dosłownie. Wypowiedź tę należy odczytywać w kontekście zaskakującej relacji o samolocie, który na skutek „twardego lądowania” łamie się i rozpada się na dziesiątki tysięcy kawałków.

„Proszę spojrzeć – mówi Szojgu, a Putin w tej samej chwili wskazuje miejsce, gdzie znajdował się TU-154M – to jest tzw. ścieżka schodzenia, tam dalej jest początek pasa lądowania. Samolot zboczył mniej więcej dwieście metrów od osi pasa i gdyby kontynuował lądowanie jeszcze przez jakieś osiemset metrów w tym samym kierunku, to tam są zakłady produkcyjne i on uderzyłby po prostu w budynek.”

W tym momencie premier Tusk odwraca się w stronę wskazywaną przez Szojgu i Putina tak, jakby chciał iść w tamtym kierunku. Rosjanie jednak stanowią

czym ruchem zatrzymują Tuska stwierdzając: „nie wolno, lepiej tam nie chodzić, to jest ponad kilometr stąd”.

Ta dramatyczna scena mówi nam wiele o późniejszych działaniach Donalda Tuska. Wówczas, w nocy 10 kwietnia premier Tusk z najbardziej autorytatywnych źródeł uzyskał nie tylko informację, ale i próbę wyjaśnienia, jak doszło do tragedii. Kiedy później słuchał propagandowych tez rosyjskich i kłamstw rozpowszechnianych na ten temat w Polsce, miał pełną świadomość, że zarówno raport Anodiny jak i raport Millera nie mają nic wspólnego z prawdą. Wiedział, że nie było brzozy, beczki autorotacyjnej, uderzenia odwróconym kadłubem w ziemię. Wiedział i milczał... A nawet zrobił coś dużo gorszego – przyzwolił na upowszechnienie w świecie oszczerstw Anodiny pod adresem gen. Andrzeja Błasika i polskich Sił Powietrznych oraz zaaprobował raport Komisji Millera.

Podobne było zachowanie ministra Radosława Sikorskiego. Sikorski nie uczestniczył w delegacji, która udała się do Smoleńska. On wiedział wszystko znacznie wcześniej – w rozmowie, którą przeprowadził z Jarosławem Kaczyńskim około 30 minut po tragedii minister spraw zagranicznych nie miał wątpliwości, co się stało i kto jest za to odpowiedzialny. Winni mieli być polscy piloci, którzy sprowadzili TU-154M zbyt nisko, zaczęli o drzewa i w ten sposób doprowadzili do odwrócenia samolotu do góry kołami i do katastrofy. Tę tezę Sikorski podtrzymuje po dziś dzień tłumacząc, że informacje o przebiegu wydarzeń uzyskał od nawigatorów, kontrolerów lotu tak opisujących przyczyny rozbicia samolotu.

Rzecz w tym, że istnieją zapisy rozmów prowadzonych przez kontrolerów na wieży w momencie katastrofy. I nie ma tam mowy o drzewie niszczącym skrzydło TU-154M ani o autorotacji samolotu, nie podnosi się tam także winy polskich pilotów. Na pytanie Krasnokutskiego, który bezprawnie przejął dowodzenie w wieży kontroli lotu: „gdzie on teraz jest?”, jeden z obecnych tam oficerów odpowiada: „zaczął odchodzić na drugi krąg, potem spadł”.

Tak więc minister Sikorski okłamał premiera Jarosława Kaczyńskiego, brata Prezydenta RP i okłamuje nadal polskie organa ścigania i opinię publiczną. To nie rosyjscy kontrolerzy przekazali mu informację o „pancernej brzozie”. Sikorski musiał czerpać ją z innego źródła, którego do dzisiaj nie ujawnił ani prokuraturze ani opinii publicznej. Ta wersja ostatecznie została wybrana przez rosyjską propagandę i była podstawą rosyjskiej operacji dezinformacyjnej w wykonaniu gen. Tatiany Anodiny.

Istotne jest to, że Sikorski swoimi kłamstwami legalizuje rosyjskie bezprawie i zdejmuje z państwa rosyjskiego wszelką odpowiedzialność za smoleńską tragedię – gdyby winni byli polscy piloci, to strona rosyjska nie może ponosić żadnej odpowiedzialności i dalsze analizowanie tej kwestii jest bezprzedmiotowe. Minister Spraw Zagranicznych nie jest osobą prywatną i zwykłym urzędnikiem. Jako jedna z trzech osób w Polsce ma prawo do wypowiedzania się w imieniu całego Państwa i do zaciągania w imieniu Państwa zobowiązań. Taka postawa szefa MSZ zaciążyła na śledztwie smoleńskim w jeszcze większym stopniu niż zachowanie Donalda Tuska. Tusk milczał godząc się na oszustwa, Sikorski kłamał aktywnie wspierając Putina w jego ataku na polskich pilotów i na Polskę.

To przypomnienie stanowiska i reakcji ludzi stojących na czele naszego państwa jest konieczne, jeśli chcemy zrozumieć, dlaczego zarówno postępowanie komisji rządowej kierowanej przez ministra Jerzego Millera jak i działania prokura-

tury często noszą cechy mactwa i brudnej gry politycznej skierowanej przeciwko interesom narodu i państwa polskiego.

Jedynym organem Państwa dążącym w sposób bezkompromisowy do wyjaśnienia katastrofy jest powołany w lipcu 2010 roku Zespół Parlamentarny. Efektem prac tego Zespołu oraz niezależnych naukowców skupionych wokół Konferencji Smoleńskiej jest wypracowanie hipotez i ustaleń, które w sposób zasadniczy przybliżyły nas do wyjaśnienia, co naprawdę wydarzyło się rankiem 10 kwietnia 2010 roku nad lotniskiem wojskowym Smoleńsk–Siewiernyj.

W publikowanej czwartej już części Raportu Smoleńskiego przedstawiamy Państwu zbiór dokumentów, analiz i ustaleń przesądzających o tym, że hipoteza zamachu powinna stać się głównym przedmiotem prac polskiej prokuratury. Nie ma bowiem wątpliwości, że polskie służby specjalne nie dopełniły obowiązku ochrony Prezydenta a współdziałając z Rosjanami po katastrofie ponoszą także odpowiedzialność za ukrywanie dowodów i ochronę sprawców.

Tragedia samolotu rozpoczęła się w powietrzu, widziało ją i słyszało kilkadziesięciu świadków – precyzyjnie opisane zostały odgłosy awarii silników i eksplozji oraz rozpad samolotu. Nie ma też wątpliwości, że winę za tragedię ponosi strona rosyjska a zwłaszcza gen. Władimir Benediktow z centrum kontroli lotów pod Moskwą o kryptonimie „Logika”, który bezprawnie przejął naprowadzanie samolotu z polskim Prezydentem na pokładzie. Prawdopodobnie to Benediktow jest odpowiedzialny za podawanie przez kontrolerów lotu fałszywych informacji kierujących samolot ku zderzeniu z ziemią.

Ale najważniejszym ustaleniem publikowanego Raportu są wyniki analizy zdjęć szczątków TU–154M, które pokazują jak doszło do wybuchu i zniszczenia salonki prezydenckiej. Salonka została rozerwana nad ziemią – jej fragmenty znaleziono na obszarze o promieniu 30–50 metrów. Tezę o defragmentyzacji samolotu nad ziemią potwierdzają prezentowane w Raporcie wyniki badań polskich archeologów pokazujące, że TU–154M rozpadł się na ponad sześćdziesiąt tysięcy szczątków – wiele z nich miało powierzchnię tylko kilku centymetrów kwadratowych. W historii katastrof samolotowych nie ma przykładu tak straszliwych zniszczeń jak te, które były udziałem TU–154M. Wskazuje na to Bogdan Gajewski, specjalista badania wypadków lotniczych kanadyjskiej agencji rządowej National Aircraft Certification. Przywołuje on ustalenia podręcznika ICAO typizujące cechy katastrofy, które nakazują postawienie hipotezy, iż była ona skutkiem wybuchu. Wśród nich – poza tak olbrzymią ilością odłamków, burtami wywiniętymi na zewnątrz, śmiercią wszystkich pasażerów, faktem zerwania przez podmuch ubrań z ofiar – istotną rolę odgrywa wskazanie, że śmierć nastąpiła wskutek przeciążeń rzędu 100 G. Paradoksalnie ta diagnoza to jedno z ważnych ustaleń raportów Anodiny i Millera – czyżby autorzy obu raportów nie byli świadomi, iż tylko fala wybuchowa mogła dokonać takich zniszczeń ciał ludzkich w całym samolocie? W raporcie Millera stwierdzono stanowczo, iż „samolot uderzył w ziemię z niewielką prędkością i pod małym kątem, a bagnisty grunt wyhamował uderzenie”. Tym bardziej można sformułować tezę, iż to przeciążenie będące skutkiem wybuchu było przyczyną śmierci pasażerów samolotu, bo z pewnością nie „uderzenie w bagnisty grunt z niewielką prędkością i pod małym kątem”!

Szczególne miejsce w Raporcie zajmują prace polskich nawigatorów: komandorów Kazimierza Grono i Wiesława Chrzanowskiego, zasłużonych wykładowców dę-

blińskiej Szkoły Orłąt. Pokazują one fałszywe i niekompetencje raportu komisji Millera i jednoznacznie stwierdzają: przyczyną tragedii były błędy i świadome działania rosyjskich nawigatorów a nie postępowanie polskich pilotów. Obarczanie winą przez Millera i rząd Donalda Tuska polskich pilotów ma charakter tezy politycznej nieopartej na żadnych faktach i jakichkolwiek dowodach.

Należy też podkreślić znaczenie opracowania duńskiego inżyniera Glenna Joergensena, który udowadnia na podstawie aerodynamicznej analizy przebiegu wydarzeń ostatnich sekund lotu, że teza MAK o wykonaniu przez samolot beczki autorotacyjnej jest fałszywa. Samolot przeleciał nad brzozą na wysokości ponad 30 metrów, a poza tym oderwanie nawet 4-6 metrowego fragmentu skrzydła nie mogło być przyczyną takiej katastrofy. Tezy Joergensena, dyskutowane i publikowane także w Danii, w znaczący sposób pobudziły europejską opinię publiczną i uświadomiły wielu ludziom, że nie da się już dłużej podtrzymywać kłamliwych opowieści.

Na koniec pragnę przywołać opracowanie Marcina Gugulskiego zawierające obszerny materiał dowodowy pokazujący jak fałszowano czarne skrzynki a zwłaszcza zapis rozmów w kokpicie (CVR). Publikacja tej analizy powinna przeciąć wszelkie dywagacje na temat działań komisji Millera z jednej strony i władz rosyjskich z drugiej. Potwierdza też sformułowaną ostatnio diagnozę płk. Antoniego Milkiewicza, iż bez oryginałów czarnych skrzynek i zbadania wraku w Polsce nie można przedstawić wiarygodnej, kompleksowej ekspertyzy wskazującej przyczyny tragedii.

Raport kończy materiał mający charakter przyczynku do dyskusji o możliwości wyjaśnienia tragedii z 10 kwietnia 2010 roku. Okazuje się, że w odróżnieniu od Donalda Tuska i Radosława Sikorskiego, władze Tatarstanu i posłowie Dumy rosyjskiej nie są przekonani o bezstronności i wiarygodności komisji gen. Tattiany Anodiny badającej przyczyny katastrofy Boeinga 737, w której zginął syn prezydenta Tatarstanu. Co więcej, stać ich na publiczne sformułowanie zarzutów i domaganie się od władz wyciągnięcia konsekwencji wobec szefowej Międzypaństwowej Komisji Lotniczej (MAK). Niestety, nie było na to stać premiera Donalda Tuska i jego rządu w obliczu śmierci polskiego Prezydenta i polskiej elity narodowej.

Na koniec raz jeszcze pragnę podziękować wszystkim ekspertom Zespołu Parlamentarnego: prof. prof. Wiesławowi Biniendzie, Kazimierzowi Nowaczykowi, Wacławowi Berczyńskiemu, Grzegorzowi Szuladzińskiemu, Glennowi Joergensnowi, Bogdanowi Gajewskiemu, Markowi Dąbrowskiemu a także Zespołowi Analiz Systemowych i jego Szefowi, których badania podejmowane często w bardzo trudnych warunkach pozwalają wyjaśniać zbrodnię smoleńską.

Ta praca nie byłaby też możliwa bez wsparcia i informacji przekazywanych przez wolne media: Radio Maryja i Telewizję Trwam, Telewizję Republika, czasopisma: „Gazetę Polską Codziennie”, „Gazetę Polską”, „W Sieci”, „Do Rzeczy” oraz tysiące ludzi dobrej woli, Polaków i obcokrajowców przekonanych o tym, że śmierć Prezydenta Lecha Kaczyńskiego i polskiej elity musi zostać wyjaśniona a winni muszą zostać ujawnieni i ukarani.

Antoni Macierewicz

Przewodniczący Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Katastrofy Smoleńskiej

1

„SMOLEŃSK” A BEZPIECZEŃSTWO NARODOWE RP.

ROLA TOMASZA TUROWSKIEGO I SŁUŻB SPECJALNYCH W TRAKCIE ORGANIZACJI WIZYTY PREZYDENTA RP W KATYNIU 10 KWIETNIA 2010 R.

Piotr Bączek¹

Służby specjalne RP nie zabezpieczyły wizyty Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego w Katyniu. Uroczystości powinny być, ze względu na udział najwyższych władz państwa, objęte specjalną ochroną. Służby specjalne RP były ustawowo zobowiązane do przeprowadzenia szeregu czynności. Służby specjalne w swoich informacjach i prognozach powinny uwzględniać potencjalne zagrożenia. Tragedia smoleńska naruszyła podstawowe wymogi bezpieczeństwa narodowego RP.

Przed wizytą służby specjalne RP nie przeprowadziły ustawowego obowiązku sprawdzenia organizatorów. Dowodem na to jest udział Ambasadora Tytularnego Tomasza Turowskiego w organizacji wizyty Prezydenta RP. W czasach PRL służył w komunistycznym wywiadzie, rozpracowywał Watykan, w tym najbliższe otoczenie Ojca Świętego.

W lutym 2010 r. Turowski został kierownikiem Wydziału Politycznego Ambasady RP w Moskwie. Ta nominacja była jednym z przejawów polityki „resetu” wobec Rosji. Rząd Donalda Tuska był ukierunkowany na ocieplanie stosunków z Kreml. Realizacja polityki „resetu”, w którą zaangażowani byli także absolwenci sowieckiej uczelni MGIMO, odbyła się kosztem bezpieczeństwa państwa. Również organizacja wizyty Prezydenta RP w Katyniu była podporządkowana polityce „resetu” z Moskwą.

¹ Piotr Bączek, były pracownik Biura Bezpieczeństwa Narodowego przy Prezydencie RP Lechu Kaczyńskim; w latach 2006-2007 dyrektor biura analiz SKW; obecnie doradca ds. działań administracji państwowej Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 r.

1. Znaczenie i rola służb specjalnych

W dotychczasowych badaniach tragedii smoleńskiej dość rzadko omawiane są problemy dotyczące działalności służb specjalnych². Tymczasem są one jednymi z najważniejszych organów administracji państwowej. Do zadań służb specjalnych należy: uzyskiwanie i przekazywanie najwyższym władzom państwa informacji niezbędnych do podejmowania decyzji, neutralizacja zagrożeń, zdobywanie nowoczesnych technologii, ochrona terytorium kraju, zabezpieczanie własnych zasobów informacyjnych, a także wprowadzanie w błąd, inspirowanie i dezinformowanie państw przeciwnych lub podmiotów zagrażających bezpieczeństwu. Przez wieki służby specjalne wywierały istotny wpływ na najważniejsze wydarzenia świata.

Gwałtowny rozwój struktur służb specjalnych przypada na przełom XIX/XX w. W tym okresie nowożytne służby informacyjne tworzyły bismarckowskie Prusy, Francja czasów Napoleona III, imperium brytyjskie i carska Rosja³. Polska zaczęła tworzyć swoje instytucje wywiadowcze dopiero po odzyskaniu niepodległości w 1918 r.⁴

Jednym z największych sukcesów nowo utworzonych służb specjalnych II RP było złamanie szyfrów Rosji sowieckiej w czasie wojny 1918-1920 r., potem szyfrów Enigmy. Struktury wywiadu i kontrwywiadu II RP zostały rozbite w czasie II wojny światowej. Po 1945 r. twórcy i oficerowie przedwojennych służb specjalnych należeli do najbardziej prześladowanych, więzionych i eksterminowanych. Komuniści powołali własne instytucje, wzorowane na sowieckich wzorcach, które były ukierunkowane na zwalczanie państw „wolnego świata”.

Służby specjalne PRL realizowały zadania represyjno-policyjne wobec społeczeństwa. Zbierały one informacje na temat opozycjonistów, emigrantów politycznych, organizacji i instytucji polonijnych, duchowieństwa, działalności Kościoła katolickiego.

Duża część kadr Służby Bezpieczeństwa była szkolona przez sowieckie służby specjalne⁵. Podobna sytuacja panowała w wojskowych służbach specjalnych⁶.

Charakter służb specjalnych PRL ocenił Trybunał Konstytucyjny, który w wyroku z 28 maja 2003 r. orzekł, że wszystkie organy bezpieczeństwa PRL (tzn. cywilny i wojskowy wywiad oraz kontrwywiad, zwiad WOP) stanowiły spójny i integralny aparat przymusu. Trybunał stwierdził, że organy bezpieczeństwa PRL stały na straży państwa totalitarnego i państwu służyły. Sędziowie Trybunału orzekli, że cały wywiad – zarówno cywilny, jak i wojskowy – realizował zadania wyznaczone przez „wspólnotę socjalistyczną” i „na potrzeby innych służb”. Równocześnie Służba Bezpieczeństwa wykonywała zadania skierowane przeciwko „ośrodkom antykomunistycznym w krajach kapitalistycznych”, „wrogiej działalności w kraju” oraz Kościołowi. Trybunał doszedł wniosku, że nie istnieją racjonalne przesłanki uzasadniające różnicowanie zadań i dzielenie ich na wywiadowcze, kontrwywiadowcze i „inne”. Wszystkie te zadania organów bezpieczeństwa PRL stanowiły integralną całość⁷.

Zmiany w służbach specjalnych nastąpiły po upadku PRL. W lipcu 1990 r. nastąpiło rozwiązanie cywilnych służb specjalnych, w ich miejsce utworzono Urząd Ochrony Państwa⁸.

Nowa służba specjalna powstała jednak w oparciu o funkcjonariuszy komunistycznej SB, którzy przystąpili do weryfikacji. W UOP zatrudniono, według szacunkowych danych, około 4-5 tysięcy funkcjonariuszy b. SB.

2 Wyjątkiem jest publikacja Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku pod kierunkiem Antoniego Macierewicza, „Raport smoleński. Stan badań”, Warszawa 10 maja 2013.

3 R. Faligot, R. Kaufer, Służby specjalne. Historia wywiadu i kontrwywiadu na świecie, Warszawa, 2006, s. 24.

4 W. Skóra, P. Skubisz (red.), „Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku. Tom 1”, IPN Szczecin, 2012.

5 Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, „Współpraca SB MSW z KGB ZSRR w latach 1970-1990. Próba bilansu”, Warszawa 2013.

6 S. Cenckiewicz, „Długie ramię Moskwy. Wywiad wojskowy Polski Ludowej 1943-1991 (wprowadzenie do syntezy)”, Poznań 2011.

7 Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 28 maja 2003 r. (sygn. K 44/02) w sprawie konstytucyjności niektórych przepisów znowelizowanej ustawy lustracyjnej (Dz. U. z 2003, Nr 99, poz. 921).

8 Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Urzędzie Ochrony Państwa (Dz.U. z 1990 Nr 30 poz. 180 z późn. zm.).



Jaruzelski i Kiszczak, twórcy aparatu represji PRL, przygotowali służby specjalne PRL do transformacji

Wojskowe Służby Informacyjne były przez lata poddawane tylko „kosmetycznym” przeobrażeniom, a weryfikację tej służby rozpoczęto dopiero w 2006 r.⁹

Te zasygnalizowane uwarunkowania niewątpliwie wpłynęły negatywnie na jakość, działalność i efekty pracy służb specjalnych III RP oraz liczne afery i skandale pojawiające się wokół UOP, ABW i WSI – wystarczy przypomnieć tylko wielomiliardową aferę paliwową.

Obecnie w polskim systemie prawno-ustrojowym istnieje pięć wyspecjalizowanych służb specjalnych, są to: Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Służba Kontrwywiadu Wojskowego i Służba Wywiadu Wojskowego¹⁰.

ABW i AW powstały w 2002 r. po rozwiązaniu Urzędu Ochrony Państwa¹¹. Natomiast SKW i SWW zostały powołane w 2006 r. i przejęły zadania po rozwiązanych WSI¹². CBA utworzono w 2006 r. w celu wykrywania zagrożeń korupcyjnych i zwalczania tego rodzaju przestępstw¹³.

9 A. Macierewicz, „Raport o działaniach żołnierzy i pracowników WSI oraz wojskowych jednostek organizacyjnych realizujących zadania w zakresie wywiadu i kontrwywiadu wojskowego przed wejściem w życie ustawy z dnia 9 lipca 2003 r. o Wojskowych Służbach Informacyjnych w zakresie określonym w art. 67. ust. 1 pkt 1 – 10 ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. „Przepisy wprowadzające ustawę o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego oraz ustawę o służbie funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służby Wywiadu Wojskowego” oraz o innych działaniach wykraczających poza sprawy obronności państwa i bezpieczeństwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, Warszawa 2007. (M. P. z 2007, Nr 11, poz. 110).

10 Art. 11 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.).

11 Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.).

12 Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. z 2006 Nr 104, poz. 709 z późn. zm.).

13 Ustawa z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym (Dz.U. z 2006 Nr 104 poz. 708 z późn. zm.)

Istniejące służby specjalne pełnią istotną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa RP i są niezbędnym ogniwnem tzw. osłony strategicznej państwa, której zadaniem jest m.in. ochrona własnego terytorium, obywateli kraju i najwyższych władz, żywotnych interesów państwa, strategicznych gałęzi przemysłu. Skuteczność „osłony strategicznej” zależy od właściwego rozpoznania zagrożenia i szybkości reakcji. Wszelkie zagrożenia dla państwa powinny być stale monitorowane, aby być przygotowanym na wszystkie możliwe scenariusze i móc uzyskać przewagę nad przeciwnikiem. „Osłona strategiczna” zakłada również egzekwowanie racji stanu poza granicami własnego państwa. Znaczący problematyki stwierdzają, że jednym z wymogów skutecznego zwalczania najpoważniejszych zagrożeń dla państwa jest terminowe wykrywanie symptomów zagrożeń i przekazywanie decydującym o nich informacji¹⁴.

Dlatego system „osłony strategicznej” musi uwzględniać konieczność istnienia podsystemu zbierania i analizowania informacji. Taki podsystem rozpoznania, tworzony również przez służby specjalne, powinien monitorować szerokie spektrum zagrożeń, nie tylko tradycyjne zagrożenia militarne, geopolityczne i terrorystyczne, ale także społeczne, kulturowe, polityczne, gospodarcze, kryminalne, informatyczne, energetyczno-surowcowe, ekologiczne itd. Dopiero w tej sytuacji będzie można zorganizować skuteczną ochronę własnego terytorium, przewidzieć skutki ewentualnych konfliktów, kryzysów, katastrof, klęsk żywiołowych oraz skutecznie im przeciwdziałać.

W ostatnich latach służby specjalne wykorzystują w swoich działaniach nowoczesne technologie informacyjne, krajowa sieć informatyczna zaś została zaliczona do infrastruktury krytycznej, która podlega szczególnej ochronie w państwach Unii Europejskiej¹⁵.

Doświadczenia tragedii smoleńskiej wskazują, że jeszcze przed dniem 10 kwietnia 2010 r. zawiodły ogniwa zbierania i analizowania informacji. System służb specjalnych powinien w trakcie organizacji wizyty uzyskać informacje o potencjalnych zagrożeniach. Były to podstawowe zadania polskich służb specjalnych, szczególnie że posiadają one ustawowe uprawnienia do zbierania nawet jeszcze tylko sygnałów o potencjalnych zagrożeniach i obowiązek informowania o nich najwyższych władz RP.

2. Prawno-ustrojowa organizacja systemu służb specjalnych RP w kontekście ochrony Prezydenta RP

W rozważanym okresie, czyli przed „tragedią smoleńską”, to premier Donald Tusk sprawował bezpośredni nadzór nad służbami specjalnymi. W obecnym systemie prawno-ustrojowym RP organem zwierzchnim wobec służb specjalnych jest Prezes Rady Ministrów. Wynika to z ustawowych kompetencji szefa rządu wobec służb specjalnych.

Jednocześnie po wyborach parlamentarnych z 21 października 2007 r. koalicja rządowa PO-PSL wprowadziła rozwiązania organizacyjne, które *de facto* wzmocniły pozycję Prezesa Rady Ministrów w tym obszarze. Rząd Donalda Tuska zlikwidował urząd ministra – koordynatora ds. służb specjalnych. Przez kilka tygodni funkcję pełnomocnika rządu ds. bezpieczeństwa i koordynatora służb specjalnych sprawował minister Paweł Graś, sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Jednak już 11 stycznia 2008 r. premier Tusk przyjął jego rezygnację z funkcji koordynatora, ale nie wyznaczył innego ministra, który nadzorowałby działalność służb specjalnych.

¹⁴ Zob. P. Bączek, „Zagrożenia informacyjne a bezpieczeństwo państwa polskiego”, Toruń 2006, s. 56-59.

¹⁵ Dyrektywa Rady 2008/114/WE z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie rozpoznawania i wyznaczania europejskiej infrastruktury krytycznej oraz oceny potrzeb w zakresie poprawy jej ochrony (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z 23.12.2008 r.).



Paweł Graś, kilkudniowy koordynator służb specjalnych. Po jego rezygnacji kontrolę nad tymi instytucjami przejął premier D. Tusk

Sekretarz Kolegium ds. Służb Specjalnych posiadał jedynie kompetencje organizacji pracy tego organu. Dlatego zgodnie z ustawowymi zapisami to właśnie Prezes Rady Ministrów ponosił odpowiedzialność za koordynację działalności ABW, AW, CBA, SKW i SWW¹⁶. Należy pamiętać, że zgodnie z art. 148 Konstytucji RP Prezes Rady Ministrów jest również zwierzchnikiem służbowym pracowników administracji rządowej.

Prezes Rady Ministrów pełni także funkcję Przewodniczącego Kolegium do Spraw Służb Specjalnych¹⁷.

Kolegium do Spraw Służb Specjalnych jest organem zajmującym się doradztwem i koordynacją służb specjalnych. Do zadań Kolegium należy formułowanie ocen lub wyrażanie opinii m.in. w sprawach: kierunków i planów działania służb specjalnych. W skład Kolegium wchodzi: Prezes Rady Ministrów, Sekretarz Kolegium, minister właściwy do spraw wewnętrznych, minister właściwy do spraw zagranicznych, Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw finansów publicznych, Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego. W posiedzeniach Kolegium uczestniczą również Szef ABW, Szef AW, Szef CBA, Szef SKW, Szef SWW i Przewodniczący Sejmowej Komisji do Spraw Służb Specjalnych.

Sekretarz Kolegium organizuje pracę Kolegium i w tym zakresie może występować do organów administracji rządowej o przedstawienie informacji niezbędnych w sprawach rozpatrywanych przez Kolegium¹⁸.

W kontekście tragedii smoleńskiej te przepisy są o tyle istotne, że ówczesny Sekretarz Kolegium minister Jacek Cichocki uczestniczył w organizacji uroczystości w Katyniu. Pierwsze spotkanie urzędników Kancelarii Prezesa Rady Ministrów poświęcone tej sprawie odbyło się 9 grudnia 2009 r.

16 Art. 5. ust. 3 ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Centralnym Biurze Antykorupcyjnym (Dz.U. z 2006 Nr 104 poz. 708 z późn. zm.).

17 Art. 12 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.).

18 Art. 12. ust. 7 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.).

właśnie w gabinecie min. Cichockiego. Oznacza to, że Sekretarz Kolegium posiadał aktualną wiedzę na temat przygotowań, był w nie zaangażowany i równocześnie dysponował ustawowymi kompetencjami w zakresie organizacji służb specjalnych. Z tego powodu Sekretarz powinien informować na bieżąco Prezesa Rady Ministrów o ewentualnych zagrożeniach, określić zakres prac Kolegium w tej sprawie oraz przedstawiać propozycje przeprowadzenia niezbędnych czynności dotyczących zabezpieczenia uroczystości w Katyniu w dniu 10 kwietnia 2010 r.¹⁹



Min. Jacek Cichocki, b. sekretarz rządowego kolegium ds. służb specjalnych

Należy podkreślić, że służby specjalne są zobowiązane do przekazywania do Biura Ochrony Rządu informacji niezbędnych do wykonywania tych zadań, w tym także informacji dotyczących bezpieczeństwa Prezydenta RP²⁰.

Ważną rolę w realizacji tych zadań pełnią także konstytucyjni ministrowie właściwi do spraw wewnętrznych, spraw zagranicznych i obrony narodowej. Dlatego za zapewnienie bezpieczeństwa wizyty w Katyniu Prezydenta RP i towarzyszącej mu oficjalnej delegacji odpowiadał cały system organów administracji rządowej, w szczególności: Prezes Rady Ministrów RP, Minister Spraw Zagranicznych, Minister Obrony Narodowej, Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, Szef Kancelarii Prezydenta RP, Sekretarz Kolegium do Spraw Służb Specjalnych, Szef BOR, Szef SKW, Szef ABW, Szef AW, Szef SWW.

W tym systemie ochrony Prezydenta RP trzeba również dodać, że zadania z tego obszaru realizują instytucje odpowiedzialne za zarządzanie kryzysowe²¹.

Dlatego system ochrony Prezydenta RP, który był bezpośrednio koordynowany przez Prezesa Rady Ministrów, powinien gromadzić informacje na temat ewentualnych zagrożeń, oszacować je oraz przedstawić plany neutralizacji tych zagrożeń. Obowiązkiem służb specjalnych było zrealizowanie przed wizytą w Katyniu szeregu czynności sprawdzających, kontrolnych, operacyjnych, analitycznych i informacyjnych. Określone zadania służb przypisane są w odpowiednich ustawach.

3. Zadania służb specjalnych RP

Służby specjalne – cywilne i wojskowe – powinny odegrać istotną rolę w przygotowaniu uroczystości katyńskich. Przegląd ustawowych kompetencji polskich służb specjalnych dowodzi, że posiadały uprawnienia do zapewnienia bezpieczeństwa Prezydenta RP, towarzyszącej mu delegacji oraz rządowemu statkowi powietrznemu Tu-154 M o numerze bocznym 101, który znajdował się na wyposażeniu 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. Służby specjalne posiadają kompetencje upoważniające do zbierania informacji oraz podejmowania działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa, w tym także Prezydenta RP. Katalog ustawowych zadań dowodzi, że przed uroczystościami 10 kwietnia 2010 r. Prezydenta RP w Katyniu służby specjalne nie realizowały swoich podstawowych zadań.

19 P. Bączek, „Rola ministra Jacka Cichockiego w przygotowaniach do uroczystości w Katyniu”, [w:] Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku pod kierunkiem Antoniego Macierewicza, „Raport smoleński. Stan badań”, Warszawa 10 maja 2013, s. 43-45.

20 Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 marca 2008 r. w sprawie zakresu, warunków i trybu przekazywania Biuru Ochrony Rządu informacji uzyskanych przez Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Straż Graniczną, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego i Żandarmerię Wojskową (Dz.U. z dnia 11 marca 2008 r. Nr 41 poz. 243).

21 Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. z 2007 Nr 89 poz. 590 z późn. zm).



Szefowie służb specjalnych (pierwszy z lewej Paweł Wojtunik, Szeff CBA, trzeci - Maciej Hunia, Szeff Służby Wywiadu Wojskowego, czwarty - Krzysztof Bondaryk, Szeff ABW)

Do ustawowych zadań Służby Kontrwywiadu Wojskowego należy rozpoznawanie, zapobieganie oraz wykrywanie popełnianych przez żołnierzy, funkcjonariuszy SKW i SWW oraz pracowników cywilnych SZ RP i MON, przestępstw przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej; takich, które mogą zagrażać bezpieczeństwu lub zdolności bojowej SZ RP lub innych jednostek organizacyjnych MON; przeciwko ochronie informacji, jeżeli mogą one zagrażać bezpieczeństwu lub zdolności bojowej SZ RP lub innych jednostek organizacyjnych MON oraz związanych z działalnością terrorystyczną oraz godzących w bezpieczeństwo potencjału obronnego państwa, SZ RP oraz jednostek organizacyjnych MON²².

Służba Wywiadu Wojskowego zobowiązana jest m.in. do uzyskiwania, gromadzenia, analizowania, przetwarzania i przekazywania właściwym organom informacji, mogących mieć istotne znaczenie dla: bezpieczeństwa potencjału obronnego Rzeczypospolitej Polskiej; bezpieczeństwa i zdolności bojowej SZ RP, warunków realizacji przez SZ RP zadań poza granicami państwa²³.

Do zadań największej służby specjalnej w Polsce, czyli ABW, należy rozpoznawanie, zapobieganie i zwalczanie zagrożeń godzących w bezpieczeństwo wewnętrzne państwa oraz jego porządek konstytucyjny, a w szczególności w suwerenność i międzynarodową pozycję, niepodległość i nienaruszalność jego terytorium, a także obronność państwa²⁴.

22 Do zadań SKW należy również uzyskiwanie, gromadzenie, analizowanie, przetwarzanie i przekazywanie właściwym organom informacji mogących mieć znaczenie dla obronności państwa, bezpieczeństwa lub zdolności bojowej SZ RP lub innych jednostek organizacyjnych MON oraz podejmowanie działań w celu eliminowania ustalonych zagrożeń. SKW jest również zobowiązana do prowadzenia kontrwywiadu radioelektronicznego oraz przedsięwzięć z zakresu ochrony kryptograficznej i kryptoanalizy. Kolejnym ustawowym zadaniem SKW jest ochrona bezpieczeństwa jednostek wojskowych, innych jednostek organizacyjnych MON oraz żołnierzy wykonujących zadania służbowe poza granicami państwa. Art. 5. ust. 1. ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. z 2006 Nr 104, poz. 709 z późn. zm.).

23 Celem SWW jest również rozpoznawanie i przeciwdziałanie militarnym zagrożeniom zewnętrznym godzącym w obronność Rzeczypospolitej Polskiej oraz zagrożeniom międzynarodowym terroryzmem. SWW została powołana do rozpoznawania i analizowania zagrożeń występujących w rejonach napięć, konfliktów i kryzysów międzynarodowych, mających wpływ na obronność państwa oraz zdolność bojową SZ RP, a także podejmowanie działań mających na celu eliminowanie tych zagrożeń. Zadaniem SWW jest także prowadzenie wywiadu elektronicznego na rzecz SZ RP oraz przedsięwzięć z zakresu kryptoanalizy i kryptografii. SWW współdziała również w organizowaniu polskich przedstawicielstw wojskowych za granicą. Art. 6. ust. 1. ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. z 2006 Nr 104, poz. 709 z późn. zm.).

24 ABW zajmuje się również rozpoznawaniem, zapobieganiem i wykrywaniem przestępstw, m.in.: szpiegostwa, terroryzmu, bezprawnego ujawnienia lub wykorzystania informacji niejawnych i innych przestępstw godzących w bezpieczeństwo państwa, godzących w podstawy ekonomiczne państwa, korupcji osób pełniących funkcje publiczne, jeśli może to godzić w bezpieczeństwo państwa, w zakresie produkcji i obrotu towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa państwa. Do uprawnień ABW należy także uzyskiwanie, analizowanie, przetwarzanie i przekazywanie

ABW jest też wiodącą służbą w zwalczaniu zagrożeń terrorystycznych. Szef ABW ma nadrzędną rolę w systemie zarządzania kryzysowego w zakresie przeciwdziałania, zapobiegania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym²⁵.

Agencja Wywiadu operuje za granicami państwa polskiego. Do zadań tej służby należy m.in. uzyskiwanie, analizowanie i przekazywanie właściwym organom informacji mogących mieć istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i międzynarodowej pozycji RP oraz rozpoznawanie i przeciwdziałanie zagrożeniom zewnętrznym godzącym m.in. w bezpieczeństwo, obronność i niepodległość RP²⁶.

Zasadniczym zadaniem Centralnego Biura Antykorupcyjnego jest rozpoznawanie, zapobieganie i wykrywanie przestępstw związanych z korupcją lub działalnością godzącą w interesy ekonomiczne państwa²⁷.

Służby specjalne powinny również uzyskiwać i przekazywać Prezydentowi RP informacje, które mogą mieć istotne znaczenie dla bezpieczeństwa i międzynarodowej pozycji RP²⁸.

Pod tym pojęciem należy również rozumieć bezpieczeństwo Prezydenta RP.

Istotnymi zadaniami służb specjalnych, szczególnie ABW i SKW, jest również ochrona informacji niejawnych. W tym zakresie realizują szereg zadań w sferze krajowej, jak i w zagranicznej. W stosunkach międzynarodowych Szef ABW i Szef SKW pełnią funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa²⁹.

Obowiązujące przepisy ustawy o ochronie informacji niejawnych przewidują specjalną procedurę weryfikacji osób mających dostęp do informacji niejawnych. Ma ona na celu ustalenie czy dana osoba może – jako lojalna wobec państwa i godna zaufania – mieć dostęp do informacji niejawnych bez stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa tych informacji. Jednym z fundamentów systemu ochrony informacji jest zasada *need to know*, która oznacza, że dostęp do informacji niejawnych mają tylko te osoby, dla których taki dostęp jest konieczny. Wszystkie osoby mające dostęp do informacji niejawnych muszą być sprawdzone przed podjęciem pracy z wykorzystaniem tych informacji.

Jeżeli to postępowanie sprawdzające zakończy się pomyślnie, to osoba sprawdzana otrzymuje tzw. poświadczenie bezpieczeństwa. Równocześnie państwa NATO ustaliły, że będą się wzajemnie informować, czy osoba otrzymujący ten certyfikat jest w stanie zapewnić ochronę i bezpieczeństwo informacjom niejawnym.

Wizyta Prezydenta RP w Katyniu powinna być szczególnie zabezpieczona, w tym także przez polskie służby specjalne. Rząd Donalda Tuska powinien zapewnić Prezydentowi RP pełną ochronę, ze względu na szereg informacji należało wzmocnić jego ochronę fizyczną podczas tego pobytu za granicą. Służby specjalne były ustawowo zobowiązane do niezwłocznego przekazywania Prezydentowi RP informacji na temat bezpieczeństwa i międzynarodowej pozycji Rzeczypospolitej Polskiej, sytuacji związanej z tzw. grą dyplomatyczną Moskwy, potencjalnych zagrożeniach. Niestety w ustawowych obszarach działalności służb specjalnych wystąpiły liczne nieprawidłowości. Służby specjalne nie

właściwym organom informacji mogących mieć istotne znaczenie dla ochrony bezpieczeństwa wewnętrznego państwa i jego porządku konstytucyjnego. Art. 5 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.).

25 Art. 12a ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. z 2007 Nr 89 poz. 590 z późn. zm.).

26 Zadaniem AW jest również ochrona zagranicznych przedstawicielstw Rzeczypospolitej Polskiej i ich pracowników przed działaniami obcych służb specjalnych i innymi działaniami mogącymi przynieść szkodę interesom RP. AW zapewnia także ochronę kryptograficzną łączności z polskimi placówkami dyplomatycznymi i konsularnymi oraz poczty kurierskiej. Kolejnym zadaniem AW jest rozpoznawanie międzynarodowego terroryzmu, ekstremizmu oraz międzynarodowych grup przestępczości zorganizowanej. AW zajmuje się również rozpoznawaniem i analizowaniem zagrożeń występujących w rejonach napięć, konfliktów i kryzysów międzynarodowych, mających wpływ na bezpieczeństwo państwa, oraz podejmuje działania mające na celu eliminowanie tych zagrożeń. W kompetencjach AW znajduje się też prowadzenie wywiadu elektronicznego.

27 Art. 6 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.).

28 Art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz.U. z 2002 Nr 74 poz. 676 z późn. zm.) oraz również art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2006 r. o Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego (Dz.U. z 2006 Nr 104, poz. 709 z późn. zm.).

29 Art. 15. ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 Nr 11 poz. 95).



W lutym 2010 r. do MSZ powrócił Tomasz Turowski

przekazywały informacji na temat stanu lotniska w Smoleńsku, możliwości organizacyjnych Rosjan. Nie uwzględniano analiz i prognoz dotyczących gry dyplomatycznej prowadzonej przez Kreml. Służby specjalne zbagatelizowały niestabilną sytuację wewnętrzną Federacji Rosyjskiej i kilka zamachów terrorystycznych na terytorium tego państwa w okresie poprzedzającym wizytę Prezydenta RP³⁰.

Służby specjalne nie zapewniły należytej ochrony kontrwywiadowczej i antykorupcyjnej podczas remontu samolotu. Służby specjalne, szczególnie SKW i CBA, nie reagowały właściwie na liczne awarie pojawiające się po remoncie rządowego

Tu-154M nr 101. Z tego powodu już na przełomie 2009/2010 CBA powinno przeprowadzić kontrolę przetargu na remont samolotu. SKW nie przeprowadziła sprawdzenia samolotu po usuwaniu kolejnych usterek i wejściu w lutym 2010 r. na pokład rządowego samolotu obcokrajowca³¹.

Służby specjalne, w tym ABW, nie przekazały w trybie pilnym do Kancelarii Prezydenta informacji o potencjalnym zagrożeniu dla samolotu z państwa Unii Europejskiej³².

Służby specjalne nie przeprowadziły również weryfikacji i sprawdzenia osób organizujących wizytę. W szczególności ta uwaga odnosi się do ambasadora Tomasza Turowskiego, który w lutym 2010 r. niespodziewanie został ponownie przyjęty do pracy w Ministerstwie Spraw Zagranicznych i w trybie natychmiastowym wysłany do Ambasady RP w Moskwie.

Powierzono mu zadanie organizacji zbliżających się uroczystości państwowych w Katyniu.

Tomasz Turowski funkcję Kierownika Wydziału Politycznego Ambasady RP w Moskwie objął 15 lutego 2010 roku. W MSZ pracował od 1993 r., ale w 2007 r. został zwolniony z tego resortu. Do dyplomacji powrócił dopiero w lutym 2010 r. Włączenie do organizacji tak ważnej uroczystości urzędnika, który trzy lata wcześniej rozstał się z MSZ, było zaskakującą decyzją resortu. Zwłaszcza że po kilku miesiącach IPN powziął uzasadnione wątpliwości wobec oświadczenia lustracyjnego Turowskiego i skierował do sądu wnioski o wszczęcie sprawy odnośnie do złożenia przez niego nieprawdziwego oświadczenia lustracyjnego.

Turowski podobną deklarację lustracyjną musiał złożyć w tzw. Ankiecie bezpieczeństwa osobowego, którą trzeba wypełnić przed uzyskaniem dostępu do informacji niejawnych³³.

W związku z tym celowe jest omówienie działalności T. Turowskiego w poprzednich latach, zwłaszcza że służby specjalne (UOP i ABW) musiały kilkakrotnie przeprowadzać wobec niego postępowania sprawdzające i zweryfikować wszystkie informacje o nim.

30 P. Bączek, Sytuacja w Rosji przed wizytą Prezydenta L. Kaczyńskiego. Zamachy terrorystyczne na Wschodzie, [w:] Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku pod kierunkiem Antoniego Macierewicza, „Raport...”, op. cit., s. 64.

31 M. Gugulski, Przetarg na remont i skutki remontu Tu-154M nr 101 w Rosji, [w:] Ibidem, s. 22-31. A. Kowalski, J. Kiciński, Kontrwywiadowcza ocena działań służb specjalnych w związku z remontem Tu-154M, [w:] Ibidem, s. 32-35

32 P. Bączek, Ostrzeżenie z kwietnia 2010 r. o potencjalnym zamachu, [w:] Ibidem, s. 65.

33 Załącznik nr 2 do ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 Nr 11 poz. 95).

4. Działalność Tomasza Turowskiego w PRL

Według oficjalnej informacji Ministerstwa Spraw Zagranicznych Tomasz Turowski urodził się 1 maja 1948 roku w Sosnowcu. W 1973 r. ukończył filologię rosyjską w Wyższej Szkole Pedagogicznej w Krakowie. Po studiach pracował do 1975 r. w redakcji pisma „Chrześcijanin w świecie”, którego wydawcą był Ośrodek Dokumentacji i Studiów Społecznych w Warszawie. W następnym roku rozpoczął pracę w sekcji polskiej Radia Watykan w Rzymie. W latach 1983 -1985 pełnił funkcję szefa administracyjno-pedagogicznego Centrum Kultury i Języka Rosyjskiego w Paryżu. W latach 1986 - 1989 był publicystą w krajowym piśmie Stronnictwa Demokratycznego – „Tygodnik Demokratyczny”. Był też członkiem kolegium redakcyjnego miesięcznika „Myśl Demokratyczna”. Ten życiorys T. Turowskiego został przekazany przez MSZ posłom sejmowej Komisji Spraw Zagranicznych w dniu 8 marca 2001 r.³⁴ W tej urzędowej notatce z 2001 r. resort dyplomacji pominął milczeniem wiele



Tomasz Turowski podczas jednego z procesów

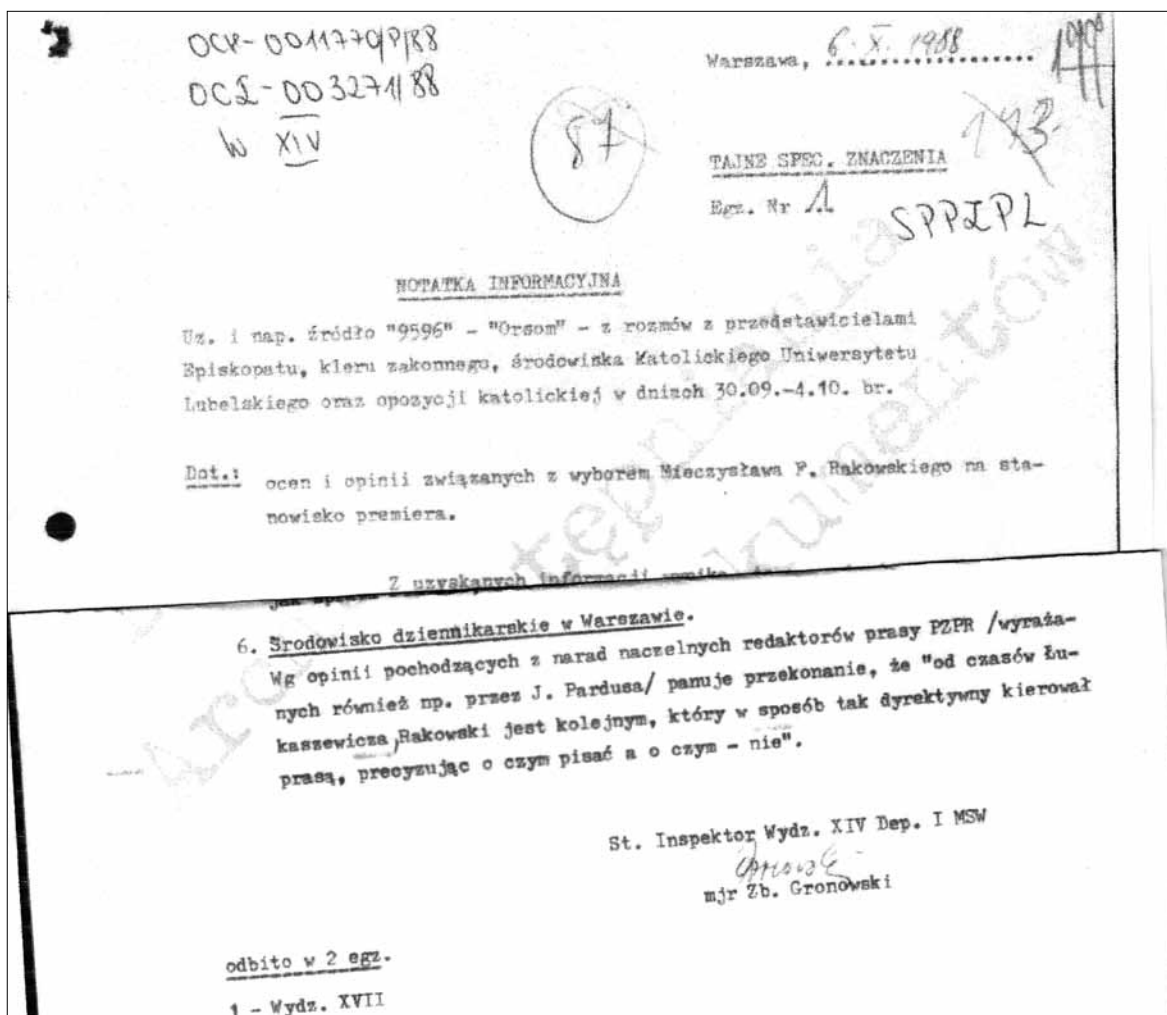
istotnych faktów z życiorysu T. Turowskiego, np. że w latach 70. i 80. przebywał w zakonie jezuitów. Nie wspominając już nawet o działalności w komunistycznych służbach specjalnych.

W latach 70. Turowski rozpoczął tajną pracę dla Departamentu I MSW, czyli dla wywiadu cywilnego PRL. 28 kwietnia 1973 r. w dzienniku rejestracyjnym Departamentu I MSW pod numerem 9596 zarejestrowana została sprawa Wydziału II rozpracowania operacyjnego pod kryptonimem „Orsom”. Turowskim zajmował się Jan Jakowiec, który pracował jako rezydent wywiadu o kryptonimie „Aztek” w Hiszpanii i w krajach Ameryki Łacińskiej³⁵.

Wydział II Departamentu I MSW PRL zajmował się działalnością wywiadowczą z pozycji „N”, czyli przy pomocy „nielegalów” – kadrowych oficerów zakonspirowanych za granicą. „Nielegal” przechodził wszechstronne przeszkolenie operacyjne, agent spoza resortu zostawał funkcjonariuszem, otrzymywał nową tożsamość i fałszywe dokumenty. Za granicą przyjmował zachodnie wzorce i obyczaje, wtapiał się w tamtejsze społeczeństwa, był umieszczany w grupach, które były rozpracowywane, zazwyczaj nie utrzymywał kontaktu z oficjalnymi placówkami dyplomatycznymi i istniejącymi rezydenturami wywiadu. „Nielegalowie” należeli do elity wywiadu, byli najbardziej zaufanymi funkcjonariuszami aparatu bezpieczeństwa PRL. Wywiad nielegalny był budowany na wzorcach sowieckich.

34 Notatka biograficzna kandydata na stanowisko Ambasadora Nadzwyczajnego i Pełnomocnego RP w Republice Kuby, Warszawa, 14 lutego 2001.

35 C. Gmyz, „Szpieg w Smoleńsku”, tygodnik „Uważam Rze” nr 3 z 21 – 27.02. 2011.



Informacja T. Turowskiego na temat reakcji na nominację M. Rakowskiego na premiera PRL

Dlatego zadania wywiadu nielegalnego dotyczyły rozpracowywania państw zachodnich, struktur NATO, emigracji politycznej, Kościoła katolickiego, Watykanu. Pion „N” był także zaangażowany w tworzenie systemów komunikacyjnych, kanałów przerzutowych, pozyskiwanie i fałszowanie zachodnich dokumentów tożsamości. Nielegalowie byli również przygotowywani do wykonywania zadań w „nadzwyczajnych warunkach politycznych”, czyli w czasie wojny lub destabilizacji państw zachodnich. W 1977 r. przeprowadzono reorganizację wywiadu cywilnego i Wydział II przemianowano na Wydział XIV³⁶.

Ustalenia red. C. Gmyza dotyczące Tomasza Turowskiego potwierdził m.in. dr Wojciech Bułhak z IPN, który wskazał, że prowadzono dwa zbiory dokumentów odnośnie do Turowskiego – najpierw było to „rozpracowanie operacyjne” (czyli nr rej. 9596, kryptonim „Orsom”), a po „ukadrowieniu” była to „podteczka personalna pracownika kadrowego N” (nr rej. 10682). Drugim używanym kryptonimem Turowskiego był „Ritter”³⁷.

W połowie lat 70. Turowski wstąpił do nowicjatu Towarzystwa Jezusowego. Znalazł się w Rzymie, gdzie uzyskał zaufanie duchownych, w tym m.in. o. Antoniego Mruka SJ, profesora teologii na

36 W. Bułhak, „Pion „N” wywiadu cywilnego PRL. Ewolucja struktur, uwarunkowania organizacyjno-prawne i przykłady operacji tzw. wywiadu nielegalnego w strukturach Ministerstwa Bezpieczeństwa Publicznego, Komitetu ds. Bezpieczeństwa Publicznego i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych”, [w:] W. Skóra, P. Skubisz (red.), „Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku. Tom 1”, IPN Szczecin, 2012, s. 629 – 634.

37 W. Bułhak, „Pion „N” wywiadu...”, op. cit., s. 635 – 636.

002-00018184 (120)

Warszawa, 1987-06-03 205

T A J N E F-300
Egz. Nr. ... 202

NOTATKA INFORMACYJNA

dot. : wizyty papieża - Lublin, Kraków.
Źródło Nr 10682

W Krakowie ok. 4000 osób podpisało petycję dot. "bicia przez agentów milicji wiernych, uczęszczających na msze "za Ojczyznę" w kościele mistrzejewickim".
Petycja ma być wręczona jeszcze przed wizytą papieża władzom państwowym i kościelnym.

W Lublinie pojawiły się antypapieskie ulotki z treścią: "Nie umarłeś w Rzymie to umrzesz w Lublinie". "Nie zginiesz w Rzymie ale w Lublinie". Sądzi się, że jest to przejaw działalności lubelskich grup "satanistów".

St. Inspektor Wydz. XIV Dep. I MSW
Ppik M. Pietrzak

Odb. w 2 egz. /MP/HB

Informacja T. Turowskiego dotycząca przygotowań do pielgrzymki Jana Pawła II w Polsce w 1987 roku

Papieskim Uniwersytecie Gregoriańskim i Asystenta Asystencji Słowiańskiej w Kurii Generalnej jezuitów³⁸.

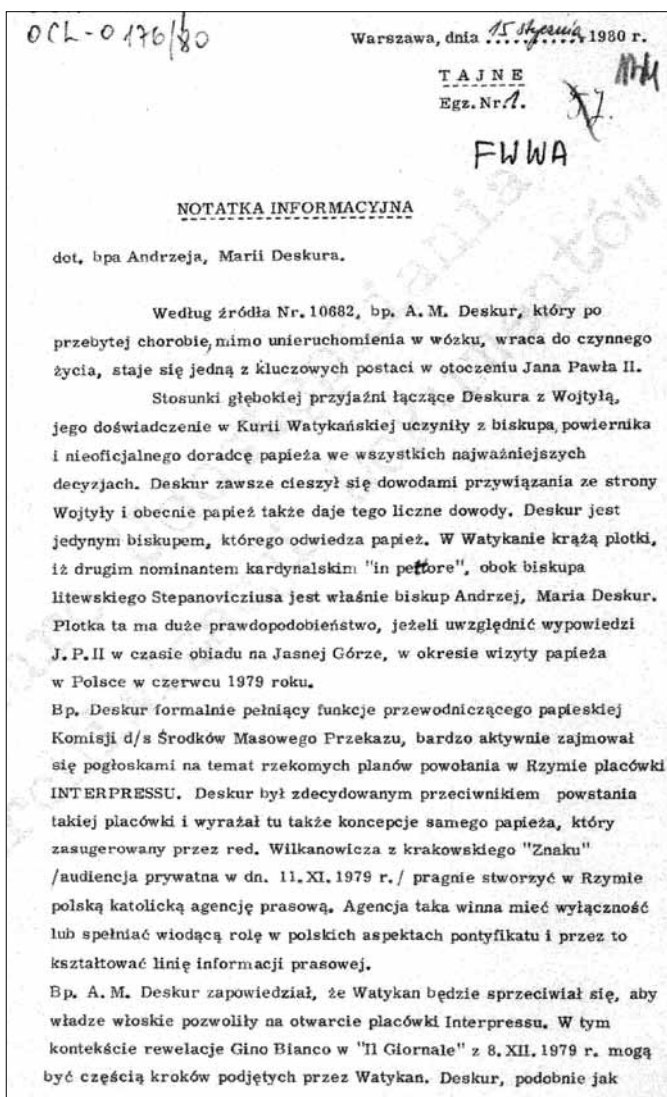
W przytoczonej już notatce urzędowej MSZ dotyczącej Turowskiego stwierdzono, że w latach 80. Turowski studiował na uczelniach katolickich – w 1980 r. ukończył wydział filozofii marksistowskiej na Uniwersytecie Gregoriańskim, w 1983 r. w Instytucie Katolickim w Paryżu studiował teologię prawosławną i wschodnią, rok później ukończył Instytut Teologii Prawosławnej³⁹. W tym czasie nadal przebywał w jezuickim nowicjacie. Rozpoczął współpracę z jezuitami we Francji, w ich podparyskim ośrodku Centre Russe w Meudon wykładał język rosyjski. W latach 80. nawiązał również kontakty z redakcją emigracyjnego pisma „Spotkania” Piotra Jeglińskiego. W połowie lat 80. nie przyjął święceń, opuścił zakon jezuitów. Wrócił do PRL i niespodziewanie wziął ślub z dawną znajomą⁴⁰. Dokumenty z teczki personalnej wskazują, że Turowski powrócił do kraju z powodu „wzrostu zainteresowania kontrwywiadu francuskiego”⁴¹.

38 <http://www.rp.pl/artykul/580731.html>

39 Notatka biograficzna..., op. cit.

40 <http://www.rp.pl/artykul/580731.html>

41 C. Gmyz, „Dokumenty obnażają kłamstwa Turowskiego”, „Do Rzeczy” z 3-9 lutego 2014 r.



Donos T. Turowskiego na temat biskupa A. Deskura, przyszłego Kardynała

inicjatyw Kościoła katolickiego, sytuacji w Watykanie, otoczenia Jana Pawła II, systemów bezpieczeństwa w Stolicy Apostolskiej, działalności ośrodka jezuitów w Meudon, środowiska „Spotkań”, aktywności opozycji w PRL. Informował także nawet o legalnym Stronnictwie Demokratycznym i członkach PZPR.

Analizując pracę T. Turowskiego w służbach specjalnych PRL należy pamiętać, że to Trybunał Konstytucyjny orzekł w 2003 r., że wywiad cywilny realizował zadania wyznaczone przez „wspólnotę socjalistyczną” oraz „na potrzeby innych służb”⁴⁵.

Zgodnie z „Notatką informacyjną” z 15 stycznia 1980 r. źródło nr 10682 (czyli Turowski) przekazało meldunek dotyczący biskupa Andrzeja Marii Deskura, który tak został scharakteryzowany: „mimo unieruchomienia w wózku (...), staje się jedną z kluczowych postaci w otoczeniu Jana Pawła II”.

Turowski informował centralę wywiadu cywilnego PRL o kontaktach tego duchownego z Papieżem:

W PRL dalej pracował dla wywiadu. Kariere w służbach specjalnych miał zakończyć w stopniu pułkownika⁴². Turowski miał być, według informacji prasowych, oficerem wywiadu również po 1990 r.⁴³ W trakcie procesu lustracyjnego Turowskiego pojawiła się w mediach informacja, że pełnił służbę na niejawnym etacie. Być może dzięki temu mógł uniknąć weryfikacji w 1990 r. Gen. Zbigniew Nowek, były szef UOP i AW twierdził, że przeszli ją przede wszystkim oficerowie, którzy byli na etatach jawnych: „Za moich czasów, jeśli takie osoby, jak Tomasz Turowski, były w służbie, to musiały się z nią pożegnać w tempie ekspresowym”⁴⁴.

W archiwum Instytutu Pamięci Narodowej zachowało się szereg meldunków sygnowanych kryptonimami „Orsom” i „Ritter” (o nr. rej. 9596 oraz 10682), które przypisano Turowskiemu.

Autor niniejszego opracowania w trakcie kwerendy w archiwum IPN dotarł do kilkudziesięciu dokumentów sygnowanych powyższymi kryptonimami. Turowski przekazywał do centrali MSW doniesienia na temat nowych

42 <http://www.rp.pl/artukul/991984.html>

43 W. Czuchnowski, „Wyznania szpiega PRL w Watykanie”, „Gazeta Wyborcza” z 27 września 2013.

44 <http://wpolityce.pl/artykuly/60771-sluzby-przyszlosci-przyszlosc-sluzb-debata-z-udzialem-bylych-szefow-sluzb-specjalnych-w-klubie-ronina>

45 Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 28 maja 2003 r. (sygn. K 44/02) w sprawie konstytucyjności niektórych przepisów znolizowanej ustawy lustracyjnej (Dz.U. z 2003, Nr 99, poz. 921).

„Stosunki głębokiej przyjaźni łączące Deskura z Wojtyłą, jego doświadczenie w Kurii Watykańskiej uczyniły z biskupa, powiernika i nieoficjalnego doradcę papieża we wszystkich najważniejszych decyzjach. Deskur zawsze cieszył się dowodami przywiązania ze strony Wojtyły i obecnie papież także daje tego liczne dowody. Deskur jest jedynym biskupem, którego odwiedza papież. Bp. Deskur formalnie pełniący funkcję przewodniczącego papieskiej Komisji ds. Środków Masowego Przekazu, bardzo aktywnie zajmował się pogłoskami na temat rzekomych planów powołania w Rzymie placówki INTERPRESSU. Deskur jest zdecydowanym przeciwnikiem takiej placówki i wyrażał tu także koncepcje samego papieża, który zasugerowany przez red. Wilkanowicza z krakowskiego „Znaku” /audycja prywatna w dn. 11. XI. 1979 r./ pragnie stworzyć w Rzymie polską katolicką agencję prasową. Agencja tak winna mieć wyłączność lub spełniać wiodącą rolę w polskich aspektach pontyfikatu i przez to kształtować linię informacji prasowej. Bp. A. M. Deskur zapowiedział, że Watykan będzie sprzeciwiał się, aby władze włoskie pozwoliły na otwarcie placówki Interpressu”.

0CL-01205/80 warszawa, dnia 11.11.1980r.

141

TAJNE
Egz. Nr. 1.

L28165
PZWA

NOTATKA INFORMACYJNA

dot. zaangażowania Jezuitów w działalność apostołatu rosyjskiego.

Źródło Nr. 10682 podało:

1. W związku z wytycznymi Jana Pawła II zakon Jezuitów otrzymał polecenie aktywnego uczestnictwa w realizacji apostołatu rosyjskiego. Jezuici polscy mają odgrywać w tej działalności istotną rolę.

Celowi temu miała być poświęcona część spotkań w ramach tzw. "Forum" prowincji warszawskiej Jezuitów w dniach 9 - 11. IV. 1980r.

Ze strony Kurii Generalnej Jezuitów w "Forum" miał uczest-

Donos T. Turowskiego na temat wschodnich inicjatyw jezuitów

0CL-01220/80 Warszawa, dnia 11.11.1980r.

TAJNE
Egz. Nr. 1.

L28325
FWWA

NOTATKA INFORMACYJNA

dot. bezpieczeństwa Watykańskiego

Źródło Nr. 10682 podało:

Według wypowiedzi brygadiera Ferdinando de Luca z 1^o Reparto Celere di Roma stan komisariatu Polizia di Sicurezza przy Watykanie zostanie powiększony o 10 policjantów i 7 podoficerów. Część z nich będzie wywodzić się z DIGOS.

Akceptację kandydatów prowadzi prałat Monduzzi.

Odbito 3 egz.
Egz. Nr. 1 - Wydz. XVII
" " 2 - Wydz. III
" " 3 - R/R

SF/GO/237

St. Inspektor Wydz. XIV
Płk. S. Flak

Meldunek T. Turowskiego dla komunistycznego wywiadu PRL dotyczący ochrony w Watykanie

W innym dokumencie, a mianowicie w „Notatce informacyjnej” z 6 września 1980 r. źródło nr. 10682 meldowało:

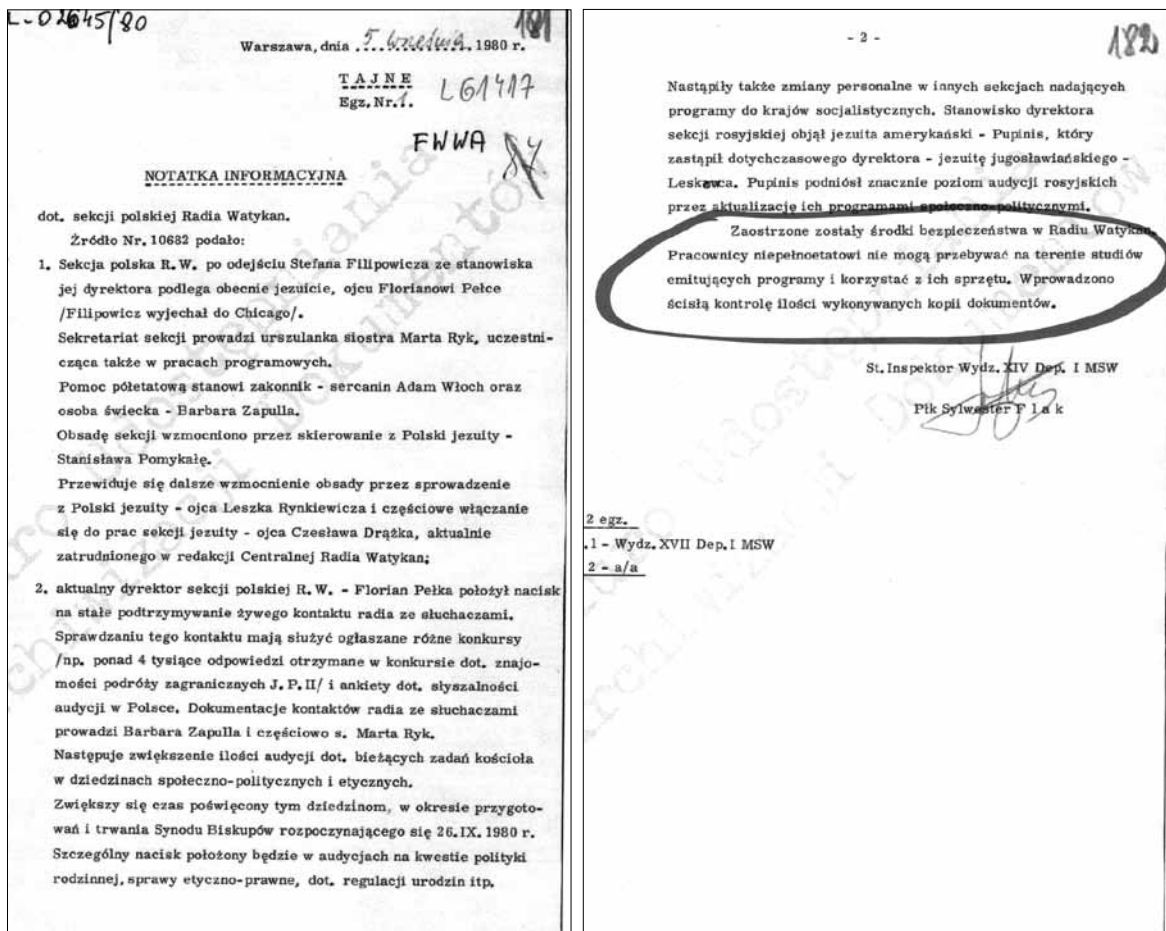
„problematyką wschodnią w kurii generalnej zajmuje się wydzielona grupa jezuitów pod kierownictwem Edwarda Hubera – rektora Papieskiego Instytutu Wschodniego (...) Zadania polegają na propagowaniu w ZSRR religii, podtrzymywaniu kontaktów z kręgami klerykalnymi w republikach północnych i zachodnich europejskiej części ZSRR (...) tajne seminaria, polemiczna lit., przerzut specjalnie w tym celu drukowanej na Zachodzie literatury religijnej, politycznej i społecznej /np. „Symbol”, „Russkaja Myśl”, publikacje Foyer Orientale w Brukseli itp./.

Przerzuty materiałów dokonywane są przez sieć zaufanych osób świeckich i duchownych głównie z Polski, a także z krajów Zachodnich /Francja/, odbywających podróże do ZSRR.

Materiał przerzucany jest w formie jawnych publikacji lub w formie mikrofilmów w utajnionych schowkach, wykonanych w różnych przewożonych przedmiotach”.

Natomiast w „Notatce informacyjnej” z 15 kwietnia 1980 r. źródło nr 10682 podało:

„Według wypowiedzi brygadiera Ferdinando de Luca z 1 Reparto Celere di Roma stan komisariatu Polizia di Sicurezza przy Watykanie zostanie powiększony o 10 policjantów i 7 podoficerów. Część



Donos T. Turowskiego na temat pracowników Radia Watykan i systemów bezpieczeństwa w rozgłośni

z nich będzie wywodzić się z DIGOS. Akceptację kandydatów prowadzi prałat Monduzzi⁴⁶.

Sam Turowski w wywiadzie z „GW” potwierdził fakt przekazywania z Watykanu meldunków do MSW. Próbował jednak przekonać, że w ten sposób dbał o bezpieczeństwo Jana Pawła II⁴⁷. Tę wersję wydarzeń przedstawił w wydanej książce, wręcz humorystycznie brzmią jego zapewnienia, że jego działalność była etyczna⁴⁸. Zwłaszcza że w „Notatce informacyjnej” z 5 września 1980 r. płk Sylwester Flak, powołując się na źródło 10682, pisał o nowych sposobach zabezpieczeń w watykańskiej rozgłośni:

„Zaostrożone zostały środki bezpieczeństwa w Radiu Watykan. Pracownicy niepełnoetatowi nie mogą przebywać na terenie studiów emitujących programy i korzystać z ich sprzętu. Wprowadzono ścisłą kontrolę ilości wykonywanych kopii i dokumentów”.

Kwerenda dokumentów w archiwum IPN dowodzi, że meldunki Turowskiego odznaczają się dużą szczegółowością, zawierają informacje o wewnętrznej sytuacji w Watykanie i w Kościele katolickim. Turowski charakteryzował poszczególnych duchownych, opisywał ich działalność.

46 Autor niniejszego opracowania opublikował kopie powyższych meldunków na portalu wpolityce.pl. <http://wpolityce.pl/artykuly/63500-o-tomaszu-turowskim-w-gazecie-wyborczej-czyli-przepis-jak-z-komunistycznego-szpiega-zrobic-bohatera-ujawniamy-dokumenty-ipn>

47 W. Czuchnowski, „Wyznania...”, op. cit

48 T. Turowski: „Mogę powiedzieć, że ja starałem się już na tamtym etapie, żeby moja działalność była bardziej etyczna, to znaczy, żeby – w miarę możliwości – nie szkodzić po drodze konkretnym ludziom. No i mam na to pewne dowody, nawet w postaci dokumentów znajdujących się w Instytucie Pamięci Narodowej. W. Czuchnowski, A. Kublik, „Kret w Watykanie. Prawda Turowskiego”, Warszawa 2013, s. 152-153.

Przekazywał informacje na temat za-
mierzeń Watykanu, rozmów dyploma-
tycznych, warunków negocjacyjnych
z władzami PRL.

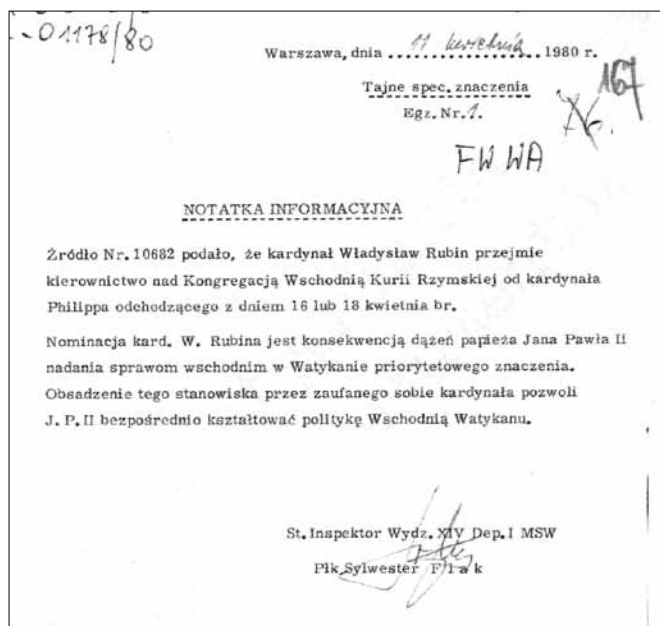
Niewątpliwie były to informacje przy-
datne dla służb specjalnych PRL. Dzięki
tym meldunkom aparat władzy uzyskał
wiedzę na temat planów Jana Paw-
ła II, zmian organizacyjnych i personal-
nych w Watykanie, nowych inicjatyw
duszpasterskich Kościoła katolickiego
wobec narodów „zza żelaznej kurtyny”.
Na szczególną uwagę zasługują informa-
cje dotyczące systemów bezpieczeństwa
stosowanych w Watykanie.

5. Działalność Tomasza Turowskiego po 1990 r.

Pod koniec lat 80. Turowski przebywał w Moskwie. Zbierał też informacje o opozycji oraz ame-
rykańskiej pomocy dla Polski. Jeden z meldunków wskazuje, że na początku lat 90. wyjechał do
Wiednia w celu „podpisania kontraktu z firmą Compugrahic na dostawę sprzętu poligraficznego
dla uruchamianej przez ‘Rittera’ przy naszym udziale spółki z udziałem kapitału zagranicznego”⁴⁹

Według MSZ Turowski zajmował się doradztwem prywatyzacyjnym w warszawskiej spółce OFR⁵⁰.
W 1993 r. Turowski pojawił się w procesie restrukturyzacji przemysłu stoczniowego. Krzysztof Pio-
trowski, były prezes spółki Stocznia Szczecińska Porta Holding wskazał, że Turowskiego sprowadził
Robert Polan, Amerykanin, który pracował w Polskim Banku Rozwoju. Uczestniczył w powołaniu
spółki Porta, która miała uzdrowić sytuację w Stoczni Szczecińskiej⁵¹.

W 1993 r. został zatrudniony w MSZ na stanowisku radca ministra w Departamencie Europy.
Szybko awansował w hierarchii służbowej, do 1995 r. zajmował stanowiska m.in. doradcy ministra



Donos T. Turowskiego na temat kardynała Władysława Rubina



Artykuł z „Życia” z 1998 r., w którym ujawniono pracę T. Turowskiego dla służb specjalnych III RP

49 C. Gmyz, „Dokumenty obnażają kłamstwa Turowskiego”, „Do Rzeczy” z 3-9 lutego 2014 r.

50 Notatka biograficzna..., op. cit.

51 Zob. (b.a.), „Nielegał w Stoczni”, „Kurier Wnet. Gazeta Niedzienna”, wrzesień-październik 2013 r.; <http://www.radiow-net.pl/#/publikacje/prywatyzacja-w-plocku-i-turowski-w-stoczni-szczecinskiej>
<http://www.radiownet.pl/#/publikacje/ujawniamy-szpieg-turowski-dzialal-w-stoczni-szczecinskiej>



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
III kadencja

PROTOKÓŁ

151 posiedzenia Komisji Spraw Zagranicznych

Działo się w Warszawie, dnia 8 marca 2001 r.

w sali obrad Komisji w gmachu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

Początek posiedzenia o godz. 13 min. 00

Przewodniczący poseł: Czesław Bielecki – przewodniczący
Komisji

Obecni posłowie według załączonej listy (zał. nr 1)

Obecni przedstawiciele władzy publicznej, organizacji, osób prawnych oraz osoby

fizyczne według załączonej listy (zał. nr 2)

W marcu 2001 r. sejmowa Komisja Spraw Zagranicznych pozytywnie oceniła kandydaturę T. Turowskiego na ambasadora na Kubie

i wicedyrektora w Departamencie Europy. W 1995 r. został radcą-ministrem pełnomocnym w Ambasadzie RP w Moskwie, a potem ministrem pełnomocnym w tejże placówce⁵².

W styczniu 1998 r. rosyjski dziennik „Niezawisimaja Gazieta” opisał polskich dyplomatów, którzy mieli prowadzić działalność wywiadowczą w Rosji. Informację tę powtórzył polski dziennik „Życie”. W kontekście podejrzeń o szpiegostwo wymieniono również Turowskiego, którego przedstawiono jako „ministra” i „szefa Wydziału WNP i Republik Nadbałtyckich”⁵³.

52 Notatka biograficzna..., op. cit.

53 CEG, GAJ, „19 agentów w Moskwie?”, Życie” z 31 stycznia – 1 lutego 1998.

Przewodniczący: Czy są jeszcze pytania do kandydata?

Jeśli nie, proszę pana ministra o przedstawienie następnego kandydata, pana Tomasza Turowskiego, który proponowany jest na stanowisko ambasadora nadzwyczajnego i pełnomocnego w Republice Kuby.

Minister Władysław Bartoszewski: Kuba jest w szczególnym okresie swojej historii. Jest to czas zapowiedzi pewnych transformacji spowodowanych m.in. wizytą papieża i objawami wyjścia naprzeciw oczekiwaniom europejskich demokracji.

Mieliśmy tradycyjnie znakomite stosunki z Kubą. Obecnie nie są one aż tak dobre. Trzeba jednak zauważyć, że prezydent Putin okazał zainteresowanie Kubą, zanim okazał zainteresowanie wieloma innymi krajami. Dla nas także to coś znaczy.

Proponuję na stanowisko ambasadora w Republice Kuby pana Tomasza Turowskiego, który jest w tej chwili zastępcą ambasadora RP w Moskwie. Kandydat zna dobrze język rosyjski i hiszpański.

Stenogram z posiedzenia sejmowej Komisji Spraw Zagranicznych z wypowiedzią min. W. Bartoszewskiego, rekomendującego T. Turowskiego na ambasadora na Kubie

Jednak fakt, że rosyjskie media wskazały Turowskiego jako osobę współpracującą z polskim wywiadem nie przeszkodził mu w dalszej służbie dyplomatycznej w tym kraju. Rosjanie nie uznali go za osobę niepożądaną i mógł kontynuować pracę w Moskwie. Co więcej, był osobą dobrze widzianą przez władze Federacji Rosyjskiej. Taki wniosek można wyciągnąć po zapoznaniu się z wystąpieniem Ministra Spraw Zagranicznych Władysława Bartoszewskiego podczas posiedzenia sejmowej Komisji Spraw Zagranicznych w dniu 8 marca 2001 r.

Min. Bartoszewski przedstawił wtedy jego osobę jako kandydata na stanowisko Ambasadora Nadzwyczajnego i Pełnomocnego RP w Republice Kuby: „Proponuję na stanowisko ambasadora w Republice Kuby pana Tomasz Turowskiego, który jest w tej chwili zastępcą ambasadora RP w Mo-

NOTATKA BIOGRAFICZNA
kandydata na stanowisko Ambasadora Nadzwyczajnego i Pełnomocnego RP
w Republice Kuby

Imię i nazwisko Tomasz TUROWSKI

Data, miejsce urodz. 01.05.1948 r., Sosnowiec

Wykształcenie Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Krakowie (1973 r.)
 - mgr filologii rosyjskiej
 Papieski Uniwersytet Gregoriański w Rzymie (1980 r.) - Wydział Filozofii
 Marksistowskiej - tytuł licencjata z filozofii
 Instytut Katolicki w Paryżu (1983 r.) - Teologia Prawosławna i Wschodnia
 Instytut Teologii Prawosławnej (1984 r.)

Znajomość języków rosyjski, francuski, włoski - studia filologiczne
 hiszpański, niemiecki, angielski - deklarowane (dobra)

Przebieg pracy zawodowej

nazwa instytucji	stanowisko
1970-1972 Technikum Kolejowe w Sosnowcu	nauczyciel (praktyka pedagogiczna)
1973-1975 Redakcja „Chrześcijanin w Świecie” i Ośrodek Dokumentacji i Studiów Społecznych w Warszawie	redaktor, pracownik ODiSS
1976-1980 Sekcja Polska Radia Watykan, Rzym	spiker, redaktor Sekcji
1983-1985 Centrum Kultury i Języka Rosyjskiego w Paryżu	szef administracyjno- pedagogiczny
1986-1988 Redakcja „Tygodnika Demokratycznego”	publicysta
1988-1989 Redakcja Miesięcznika SD „Myśl Demokratyczna”	publicysta, członek kolegium redakcyjnego
1990-1993 doradztwo prywatyzacyjne, spółka OFR w Warszawie	wolny zawód
1993-1995 Ministerstwo Spraw Zagranicznych - Departament Europa II	radca ministra - p.o.naczelnika wydziału/ doradca ministra/ wicedyrektor
1995 Ambasada RP w Moskwie	radca - minister pełnomocny/ minister pełnomocny

Stan cywilny żonaty, 2 dzieci

Warszawa, 14 lutego 2001 r.

Notatka biograficzna o Tomaszu Turowskim przygotowana w lutym 2001 r. przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Władysława Bartoszewskiego

skwie. Kandydat zna dobrze język rosyjski i hiszpański. (...) Kandydat ma doświadczenie, jeśli chodzi o proces transformacji na terenie postradzieckim. **Był wysoko oceniany przez naszych partnerów rosyjskich** [podkreślenie – PB], o czym wiem drogą nieoficjalną”.

Należy dodać, że min. Bartoszewski prezentując posłom osobę Turowskiego pominął milczeniem jego pobyt w zakonie jezuitów⁵⁴. Takiej informacji zabrakło również w notatce biograficznej o Turowskim, którą przekazano posłom⁵⁵.

Turowski z placówki na Kubie powrócił latem 2005 r. Następnie pracował w centrali MSZ jako radca-minister w dyspozycji Biura Kadr i Szkolenia oraz radca-minister w Departamencie Strategii i Planowania Polityki Zagranicznej. Od lutego do maja 2007 r. pełnił funkcję ambasadora tytularnego w Departamencie Strategii i Planowania Polityki Zagranicznej. Media twierdziły, że decyzję o nadaniu tego stopnia dyplomatycznego miała podpisać ówczesna Minister Spraw Zagranicznych Anna Fotyga. Jednak min. A. Fotyga oświadczyła, że jej podpis został sfalszowany. Oświadczyła, że na dokumencie z 26 stycznia 2007 r. nie ma podpisu, widnieje jedynie nieczytelna parafka⁵⁶.

W lutym 2010 r. Turowski wrócił do MSZ, został Kierownikiem Wydziału Politycznego Ambasady RP w Moskwie. W grudniu 2010 r. Oddziałowe Biuro Lustracyjne IPN w Warszawie skierowało do sądu wnioski o wszczęcie postępowania w sprawie podejrzenia złożenia przez Turowskiego nieprawdziwego oświadczenia lustracyjnego. W marcu 2013 r. Sąd Najwyższy odrzucił wniosek IPN, który domagał się uznania Turowskiego za kłamcę lustracyjnego. W ustnym uzasadnieniu SN orzekł, że Turowski działał w stanie wyższej konieczności, „znalazł się w sytuacji kolizji obowiązków i musiał poświęcić jedno z przepisów, by być w zgodzie z innymi”. Sąd uznał, że ujawnienie jego przeszłości „mogłoby wywołać szkody społeczne - ucierpiałby interes państwa”⁵⁷.

W trakcie procesu lustracyjnego media podawały, że po 1990 r. Turowski nadal miał pracować na niejawnym etacie dla służb wywiadowczych III RP, czyli UOP i AW⁵⁸.

Jednak nawet jeżeli doszło do takiej sytuacji, to po uchwaleniu ustawy o ochronie informacji niejawnych z 22 stycznia 1999 r. Turowski był zobowiązany do zadeklarowania w „Ankiecie bezpieczeństwa osobowego”, że służył w komunistycznym wywiadzie.

6. Organizacja uroczystości w Katyniu przez Tomasza Turowskiego

W lutym 2010 r. T. Turowski wyjechał do Moskwy. Otrzymał od MSZ wielostronne zadania, które dotyczyły m.in.: „pogłębiania relacji z przedstawicielami rosyjskiej klasy politycznej i kierowniczych gremiów związków wyznaniowych, ze szczególnym uwzględnieniem Cerkwi Prawosławnej; nawiązywania kontaktów w Korpusie Dyplomatycznym; nadzorowania prac analitycznych



W lutym 2010 r. T. Turowski został Kierownikiem Wydziału Politycznego Ambasady RP w Moskwie

54 Sejm RP III kadencja, Protokół 151 posiedzenia Komisji Spraw Zagranicznych, Warszawa, 8 marca 2001.

55 Notatka biograficzna..., op. cit.

56 <http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/328696,ktos-podrobil-podpis-fotygi-pod-nominacja-dla-turowskiego.htm>

57 <http://niezalezna.pl/39629-lustrowany-ma-prawo-klamac-turowski-pod-specjalna-ochrona>

58 http://wyborcza.pl/1,75478,9150341,Tomasz_Turowski_oficer_dwoch_wywiadow_.html

wydziału dotyczących polityki wewnętrznej Federacji Rosyjskiej; koordynacji działań organizacyjno-merytorycznych placówki w zakresie politycznych stosunków polsko-rosyjskich”⁵⁹.

Do zadań Turowskiego należała również współpraca „z oficerami łącznikowymi współpracującymi z Wydziałem w zakresie swoistej dla niego tematyki”⁶⁰.

Pracownik Ambasady RP w Moskwie stwierdził, że decyzją Ambasadora RP: „przygotowania do wizyty Premiera RP w Katyniu w dniu 7 kwietnia 2010 r. i wizyty Prezydenta RP w Katyniu w dniu 10 kwietnia 2010 r. koordynował i nadzorował Tomasz Turowski, kierownik Wydziału Politycznego Ambasady RP w Moskwie”⁶¹.

Turowski uczestniczył w ważniejszych spotkaniach dotyczących tych uroczystości, również w pracach grup przygotowawczych. Był na spotkaniu 25 marca 2010 r., kiedy omawiano z Rosjanami problemy organizacyjne, logistyczne i bezpieczeństwa wizyt. Jednak w rozmowach nie uczestniczyli przedstawiciele Kancelarii Prezydenta RP⁶².

Turowski twierdził, że była to decyzja pracownika Kancelarii Prezydenta RP. Prokuratura stwierdziła jednak: „Relacja T. Turowskiego nie znajduje potwierdzenia w żadnym innym dowodzie, gdyż wszystkie dowody jednoznacznie wskazują, iż udział przedstawicieli KPRP nie był brany pod uwagę w kontekście tego spotkania i nie zależał od ich woli”⁶³.

Natomiast pracownicy Kancelarii Prezydenta RP opisywali, że Turowski niewłaściwie wywiązywał się z zadania zorganizowania wizyty Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego. Pracownik Kancelarii Prezydenta Adam Kwiatkowski wskazywał, że grupa przygotowująca wizytę Prezydenta RP była gorzej traktowana przez stronę rosyjską niż zespół przygotowujący wizytę premiera Tuska. Grupa „prezydencka” była wyłączona z udziału w większości spotkań z przedstawicielami strony rosyjskiej, nie mogła też przeprowadzić rekonesansu na lotnisku Siewiernyj⁶⁴.

Zadaniem Turowskiego było również zorganizowanie w terminie 18-19 marca 2010 r. wizyty w Moskwie prezydenckiego ministra Mariusza Handzlika. Jednak ambasador Jerzy Bahr poinformował Kancelarię Prezydenta RP, że przybycie w tym terminie nie jest możliwe, bo właśnie wtedy przylatuje inna delegacja. W tym samym czasie do Moskwy przybyli przedstawiciele rządu z min. Tomaszem Arabskim⁶⁵.



Ambasador RP w Moskwie Jerzy Bahr i min. Tomasz Arabski

59 M. Bosacki, Rzecznik Prasowy MSZ, „Odpowiedź MSZ na pytania Autorów programu „Warto rozmawiać” w sprawie p. Tomasza Turowskiego”, http://www.msz.gov.pl/pl/aktualnosci/wiadomosci/aktualnosc_40227?printMode=true

60 Prokuratura Okręgowa Warszawa – Praga w Warszawie, „Postanowienie o umorzeniu śledztwa o sygnaturze akt V Ds. 32/11” z dnia 30 czerwca 2012, s. 83.

61 Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z kwietnia 2010 r., „Biała Księga smoleńskiej tragedii”, Warszawa, czerwiec-lipiec 2011, s. 68.

62 Prokuratura Okręgowa Warszawa – Praga w Warszawie, „Postanowienie...”, op. cit., s. 129-135.

63 Ibidem, s. 136.

64 A. Ambroziak, „Jak Turowski przygotowywał wizytę”, „Nasz Dziennik” z 11 marca 2011 r.

65 Prokuratura Okręgowa Warszawa – Praga w Warszawie, „Postanowienie op. cit., s. 161.

Turowski miał ustalić ewentualnie inny termin wizyty min. Handzlika, ale zaplanowano, że przyjedzie dopiero około 20 kwietnia⁶⁶.

Turowski przybył do Smoleńska przed wizytą premiera Tuska 5 kwietnia 2010 r. Uczestniczył w grupie przygotowawczej, która miała skontrolować przygotowania. Jednak podczas „ich pobytu nie przeprowadzano wizji lokalnej na lotnisku w Smoleńsku”⁶⁷.

Turowski przyjechał do Smoleńska również 9 kwietnia. Przeprowadził wtedy kontrolę „przygotowania uroczystości przez pracowników Ambasady. Tego dnia odbyło się również spotkanie z przedstawicielami władz lokalnych oraz Federalnej Służby Ochrony, na którym omawiano techniczne kwestie związane z bezpieczeństwem wizyty”⁶⁸. Turowski zeznał, że „wszystko zostało przygotowane”⁶⁹.

Rankiem 10 kwietnia 2010 r. Turowski przebywał na lotnisku w Smoleńsku. Był też jedną z pierwszych osób, która znalazła się na miejscu tragedii. W czasie zeznań przyznał, że powstrzymał pracownicę Ambasady RP Emilię Jasiuk, która robiła zdjęcia: „powstrzymałem panią Jasiuk przed wejściem na teren wypadku i dalszym filmowaniem, aby nie utrudniać pracy służbom ratowniczym”. Turowski zeznał też: „Jeden z funkcjonariuszy Federalnej Służby Bezpieczeństwa, wychodząc z terenu katastrofy, powiedział mi, że trzy osoby dawały »żyzniennye riefleksy« ”⁷⁰.

Jakub Opara, urzędnik Kancelarii Prezydenta mówił, że **właśnie od Turowskiego usłyszał na płycie lotniska w Smoleńsku, iż „trzy osoby prawdopodobnie przeżyły uderzenie samolotu o zie-**



T. Turowski uczestniczył w spotkaniu D. Tuska z W. Putinem 10 kwietnia 2010 r.

66 Ibidem, s. 210.

67 Ibidem, s. 213.

68 Ibidem, s. 153-154.

69 Ibidem, s. 214.

70 zob. <http://niezalezna.pl/30864-smolensk-trzy-osoby-dawaly-oznaki-zycia> oraz <http://polska.newsweek.pl/tylko-w--new-sweeku---sekrety-akt-smolenskich,98528,1,1.html>

mię”⁷¹. Opara wspominał, że rozmowa miała miejsce na płycie lotniska⁷². Sam Turowski w rozmowie z „GW” zaprzeczał, że mówił wtedy o „oznakach życia”⁷³.

Udział Tomasza Turowskiego, wieloletniego funkcjonariusza komunistycznego wywiadu w organizacji wizyty Prezydenta RP musi bulwersować. Sprawa ta pokazuje również, że nie był to tylko jednostkowy przypadek, przysłowiowy „wypadek przy pracy”, lecz konsekwencja wieloletnich zaniedbań i błędów służb specjalnych w sferze zapewnienia bezpieczeństwa osobowego kadr administracji państwowej.

7. Postępowanie sprawdzające wobec T. Turowskiego.



W grudniu 2010 r. Biuro Lustracyjne IPN skierowało do sądu wnioski w sprawie nieprawdziwego oświadczenia lustracyjnego Turowskiego

Po uchwaleniu ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych Tomasz Turowski, jako wysoki urzędnik MSZ i Ambasador RP w Republice Kuby, musiał uzyskać poświadczenie bezpieczeństwa, które upoważniało do otrzymywania informacji niejawnych⁷⁴.

Przed wydaniem poświadczenia bezpieczeństwa służby ochrony państwa, którymi w tamtym czasie były UOP i WSI, musiały wobec takiej osoby przeprowadzić postępowanie sprawdzające, w tym zweryfikować informacje o tej osobie.

Wspomniana ustawa stanowi, że celem tego postępowania jest sprawdzenie, czy „osoba sprawdzana daje rękojmię zachowania tajemnicy”⁷⁵.

71 <http://niezalezna.pl/31734-turowski-w-sadzie-z-ochroniarzami>

72 <http://www.rp.pl/artykul/627636.html>

73 http://wyborcza.pl/1,75478,13735214,Ambasador_ktory_mial_przyjmowac_delegacje_Lecha_Kaczynskiego.html

74 Brak poświadczenia bezpieczeństwa praktycznie uniemożliwiał kierowanie przedstawicielstwem RP za granicą, jak również pracę na kierowniczym stanowisku w centrali MSZ. Sytuacją bardzo szczególną i wyjątkową jest, aby Ambasador RP nie posiadał dostępu do informacji niejawnych.

75 Art. 35 ust. 1. ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95).

Postępowanie sprawdzające ma także stwierdzić, czy istnieją wobec osoby sprawdzanej wątpliwości dotyczące „uczestnictwa, współpracy lub popierania przez osobę sprawdzaną działalności szpiegowskiej, terrorystycznej, sabotażowej albo innej wymierzonej przeciwko RP”⁷⁶.

Zadaniem służby ochrony państwa prowadzącej postępowanie sprawdzające było także ustalenie, czy istnieją wątpliwości dotyczące „ukrywania lub świadomego niezgodnego z prawdą podawania przez osobę sprawdzaną w postępowaniu sprawdzającym informacji mających znaczenie dla ochrony informacji niejawnych, a także występowania związanych z tą osobą okoliczności powodujących ryzyko jej podatności na szantaż lub wywieranie presji”⁷⁷.

Osoba sprawdzana wypełnia specjalną „Ankieta bezpieczeństwa osobowego”, w której podaje informacje o sobie⁷⁸. Natomiast służby ochrony państwa są zobowiązane do zweryfikowania tych informacji. W „Ankiecie bezpieczeństwa osobowego” osoba sprawdzana musi udzielić informacji m.in. o swoich pobytach za granicą, działalności zarobkowej, miejscach zamieszkiwania, kontaktach z cudzoziemcami, ewentualnym zainteresowaniu zagranicznych służb specjalnych swoją osobą. „Ankieta bezpieczeństwa osobowego” zawiera następujące pytanie: „Czy w latach 1944-1990 był(a) Pan(i) pracownikiem lub współpracownikiem organów bezpieczeństwa państwa?”⁷⁹.

Po wypełnieniu „Ankiety bezpieczeństwa osobowego” staje się dokumentem niejawnym. Osoba wypełniająca była uprzedzana, że „każde fałszywe stwierdzenie lub pominięcie istotnego faktu będzie wystarczającym powodem do wstrzymania postępowania sprawdzającego i może stanowić podstawę odmowy wydania mi poświadczenia bezpieczeństwa”. W kolejnych nowelizacjach ustawy wpisany został przepis, że w przypadku „niedających się usunąć wątpliwości interes ochrony informacji niejawnych ma pierwszeństwo przed innymi prawnie chronionymi interesami”⁸⁰.

W praktyce powinno to oznaczać, że jeżeli w toku postępowania sprawdzającego nie zostały wyjaśnione pojawiające się wątpliwości, to osoba sprawdzana nie powinna otrzymać poświadczenia bezpieczeństwa, co skutkuje odmową dostępu do informacji niejawnych. Z tego punktu widzenia ustawa z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych jest znacznie bardziej rygorystyczna od obowiązujących w kolejnych latach ustaw lustracyjnych⁸¹.

W przypadku procedury ustawy o ochronie informacji niejawnych wystarczą tylko „wątpliwości” wobec sprawdzanej osoby, aby nie otrzymała poświadczenia bezpieczeństwa.

Dlatego wielką zagadką jest, jak osoba działająca w strukturach Wydziału XIV komunistycznego wywiadu, w czasach PRL inwigilująca Ojca Świętego pomyślnie przeszła w III RP kolejne postępowania sprawdzające i bez przeszkód awansowała w hierarchii administracji państwowej.

Taka sytuacja oznaczała, że służby specjalne nie miały wobec Turowskiego żadnych wątpliwości i pozytywnie opiniowały jego osobę. Sam fakt współpracy z komunistycznymi służbami specjalnymi lub pracy w tych organach nie powodował, że osoba sprawdzana nie uzyskiwała poświadczenia bezpieczeństwa. Dopiero zatajenie informacji o takiej działalności w okresie PRL jest przesłanką do stwierdzenia, że osoba sprawdzana nie daje rękojmi zachowania tajemnicy.

Należy jednak podkreślić, że w przypadku Tomasza Turowskiego postępowanie sprawdzające powinno wyjaśnić szereg wątpliwości związanych z tym okresem. Nie był on zwykłym funkcjonariuszem służb specjalnych PRL, ale profesjonalnie przeszkolonym oficerem zaangażowanym do wywiadu nielegalnego, czyli najbardziej utajnionej struktury komunistycznego aparatu bezpieczeństwa.

76 Art. 35 ust. 2. pkt 1 ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95).

77 Art. 35 ust. 2. pkt 2 ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95).

78 Załącznik nr 2 do ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95).

79 Załącznik nr 2 do ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95).

80 Art. 35. ust. 5 ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz.U. z 2009. Nr 178, poz. 1375).

81 Zob.: ustawa z 11 kwietnia 1997 r. o ujawnieniu pracy lub służby w organach bezpieczeństwa państwa lub współpracy z nimi w latach 1944-1990 osób pełniących funkcje publiczne (Dz. U. z 1997 Nr 70, poz. 443 z późn. zm. oraz ustawa z dnia 18 października 2006 r. o ujawnianiu informacji o dokumentach organów bezpieczeństwa państwa z lat 1944-1990 oraz treści tych dokumentów (Dz. U. z 2006 Nr 218 poz. 1592 z późn. zm.).

--	--	--	--	--

(odpowiedź kłamanie tajności po wypełnieniu)

Egzemplarz pojedynczy

11. Czy w latach 1944-1990 byłeś(-a) pracownikiem lub współpracownikiem organów bezpieczeństwa państwa w rozumieniu ustawy z dnia 18 października 2006 r. o ujawnianiu informacji o dokumentach organów bezpieczeństwa państwa z lat 1944-1990 oraz treści tych dokumentów (Dz. U. Nr 218, poz. 1592 i Nr 249, poz. 1832 oraz z 2007 r. Nr 25, poz. 162)?

☐

TAK

☐

NIE

☐

NIE DOTYCZY

12. Czy i kiedy oraz przez jaki organ w ciągu ostatnich 10 lat był(-a) Pan(-i) karany(-a)? (jeśli tak i nie nastąpiło zatarcie skazania, proszę podać nazwę organu oraz określić, za popełnienie jakiego przestępstwa lub wykroczenia)

.....

.....

13. Czy był(-a) Pan(-i) karany(-a) dyscyplinarnie za naruszenie przepisów o ochronie informacji niejawnych?

TAK

☐

NIE

☐

34. Czy kiedykolwiek podczas pobytu za granicą był(-a) Pan(-i) wypytany(-a) lub w inny sposób indagowany(-a) przez obce władze (imigracyjne, skarbowe, inne) na tematy związane z zagadnieniami bezpieczeństwa lub obronności państwa? Czy wiadomo Panu(-i) coś o analogicznych zainteresowaniach wobec swojej(-ego) współmałżonki(-a) lub innych osób pozostających we wspólnym gospodarstwie domowym bądź innych członków rodziny? Jeśli tak, proszę zakreślić właściwe pole. Proszę nie podawać żadnych dalszych szczegółów. Zostaną one z Panem(-ią) omówione przez przedstawiciela służby ochrony państwa, prowadzącego postępowanie sprawdzające.

TAK

☐

NIE

☐

35. Czy kiedykolwiek stwierdził(-a) Pan(-i) fakt zainteresowania swoją osobą ze strony zagranicznych służb specjalnych lub innych obcych instytucji aparatu ścigania (Policja, Straż Graniczna) bądź grup zorganizowanej przestępczości (polskich lub zagranicznych)? Czy wiadomo Panu(-i) coś o analogicznych zainteresowaniach swoją(-im) współmałżonką(-iem), innymi osobami pozostającymi we wspólnym gospodarstwie domowym bądź innymi członkami rodziny? Jeśli tak, proszę zakreślić właściwe pole. Proszę nie podawać żadnych szczegółów. Zostaną one z Panem(-ią) omówione przez przedstawiciela służby ochrony państwa, prowadzącego postępowanie sprawdzające.

TAK

☐

NIE

☐

Wzór „Ankiety bezpieczeństwa”, którą musiał wypełnić T. Turowski. Przy pytaniu numer 11 musiał zadeklarować, czy pracował lub współpracował z komunistycznymi służbami specjalnymi. Natomiast pytania numer 34 i 35 dotyczyły zdarzeń z udziałem zagranicznych służb specjalnych. Zagadką jest, jak na te pytania odpowiedział T. Turowski.

Przechowywane w IPN meldunki sygnowane jego kryptonimami dowodzą, że sporządzała je osoba, która umiejętnie zbierała informacje, potrafiła dotrzeć do osób wysoko ulokowanych w kręgach decyzyjnych, przywiązywała wagę nawet do szczegółów, kreatywnie podchodziła do postawionych zadań, skrupulatnie odnotowywała kolejne zmiany personalne, samodzielnie wyciągała wnioski w zmieniających się warunkach. Niewątpliwie przesyłane informacje były przydatne nie tylko dla władz PRL, ale również i dla Związku Sowieckiego. Turowski informował bowiem również o inicjatywach na rzecz odrodzenia religijnego w innych państwach komunistycznych oraz o działaniach zmierzających do ograniczenia wpływów Moskwy. Interesował się również kontaktami duchownych z przedstawicielami struktur NATO. Wszystkie te informacje były bardzo wartościowe dla Moskwy.

Dlatego uzasadnione jest postawienie kilku pytań – w jaki sposób osoba, która rozpracowywała Jana Pawła II i jego współpracowników; działalność NATO; przysyłała informacje na temat systemów bezpieczeństwa w Watykanie; przekazywała meldunki o kanałach przerzutu nielegalnej literatury do Związku Sowieckiego, mogła osiągać w III RP coraz wyższe stanowiska w administracji państwowej i uzyskać dostęp do informacji niejawnych? Czy Turowski w „Ankiecie bezpieczeństwa osobowego” przyznał, że w PRL był przeszkolonym funkcjonariuszem elitarnego wywiadu „N”? W jaki sposób służby ochrony państwa – w tym wypadku UOP i ABW – przez blisko 13 lat przeprowadzały weryfikację informacji z „Ankiety bezpieczeństwa osobowego” wypełnionej przez Tomasza Turowskiego? Czy służby ochrony państwa powzięły jakiejkolwiek wątpliwości wobec Turowskiego? Czy w trakcie postępowania sprawdzającego wyjaśniane były zdarzenia dotyczące jego meldunków na temat systemów bezpieczeństwa Watykanu lub pozyskiwania informacji na temat duchownych, którzy posiadali kontakty z NATO?

Warto przypomnieć, że celem postępowania sprawdzającego jest także stwierdzenie, czy istnieją okoliczności umożliwiające ryzyko szantażu lub wywieranie presji na osobą sprawdzaną. Niewątpliwie ukrywany fakt udziału w inwigilacji Jana Pawła II, Watykanu oraz państw NATO był taką okolicznością. Dlatego wielką zagadką jest, jak służby przeprowadzające postępowanie sprawdzające przez około 13 lat pominęły te fakty. Poświadczenie bezpieczeństwa wydawane jest tylko na określony czas, np. w przypadku dostępu do informacji o klauzuli „ściśle tajne” na okres 5 lat. Po wygaśnięciu poświadczenia bezpieczeństwa konieczne jest przeprowadzenie kolejnego postępowania



Jednym z przejawów polityki „ocieplenia” z Moskwą było spotkanie D. Tuska z W. Putinem na sopockim moło

nia sprawdzającego, co w przypadku Tomasza Turowskiego oznacza, że od 1999 r. musiał przechodzić takie postępowanie kilka razy.

To ewidentne zaniechanie służb specjalnych RP spowodowało, że Turowski mógł odegrać istotną rolę podczas organizacji wizyty Prezydenta RP w Katyniu w dniu 10 kwietnia 2010 r. Brał udział w rozmowach z Rosjanami, dotyczących kwestii „związanych z bezpieczeństwem wizyty”. Do jego obowiązków należała także współpraca z oficerami łącznikowymi. Uczestniczył w przygotowaniu oficjalnych wizyt przygotowawczych urzędników RP, dotyczących obchodów w Katyniu. Przed przybyciem do Smoleńska premiera Tuska i Prezydenta RP Tomasz Turowski udał się tam w celu skontrolowania stanu przygotowań wizyty.

Jednak bilans tych prac organizacyjnych Turowskiego jest zatrważający. Uczestniczył w pracach grup przygotowawczych uroczystości w Katyniu, ale strona polska nie przeprowadziła wizji lokalnej lotniska w Smoleńsku. Polscy organizatorzy zaakceptowali nierównomierne traktowanie dwóch grup (rządowej i prezydenckiej) przygotowujących wizyty 7 i 10 kwietnia. Doszło do podziału spotkań, na których omawiano oddzielnie sprawy dotyczące wizyty premiera Tuska oraz Prezydenta RP. Bagatelizowano sygnały o zaniedbaniach organizacyjnych.

8. „Reset” polityki zagranicznej i strategii bezpieczeństwa

Prace Tomasza Turowskiego w Moskwie, dotyczące organizacji uroczystości w Katyniu, były ściśle związane z tzw. polityką wschodniego „resetu”, którą prowadził rząd Donalda Tuska.

Namacalnym dowodem na to jest wywiad Turowskiego dla rosyjskiego radia Finam. Stwierdził w nim, że to z krwi ofiar zrodzą się dobre stosunki polsko-rosyjskie⁸². Wywiad Turowskiego dla ro-

82 Turowski powiedział wtedy m.in.: „komentując tę tragedię, powiedziałbym, że jest ona elementem narodzenia się nowego poziomu obywatelskiej samoświadomości Polaków. Lecz też - jestem absolutnie tego pewien - nowym etapem stosunków pomiędzy Polską i Rosją. Dlaczego? I Rosja, i Polska należą - myślę, że z tym poglądem zgodziłby się sam zmarły tragicznie prezydent - do tej samej ogromnej judeo-chrześcijańskiej tradycji, a wielkie rzeczy w tej tradycji zawsze rodziły się we krwi. I jestem pewien, że z tej krwi wyrosnie to, na co my wszyscy czekamy - nowe, dobre stosunki pomiędzy Polską i Rosją”. „Z krwi Kaczyńskiego wyrosną lepsze relacje z Moskwą”. Fragmenty wywiadu udzielonego przez Tomasza Turowskiego, ambasadora tytularnego RP w Moskwie, rosyjskiemu radiu Finam FM z 12 kwietnia 2010 r. „Nasz Dziennik” z 20 grudnia 2010 r.

syjskiej rozgłośni wskazuje również, jakie faktyczne zadania mogły mu zostać postawione i w jakim celu wyjechał w lutym 2010 r. do Moskwy. Rozmowa ta sugeruje, że jego główną misją było poprawienie za wszelką cenę stosunków Polski i Rosji.

Jednak wypowiedź T. Turowskiego, która szokuje swoją brutalną bezpośredniością i to nazajutrz po tragedii smoleńskiej, logicznie wpisuje się w strategię dyplomatyczną rządu Donalda Tuska.

8.1. „Reset” polityki wschodniej

Ta strategia została nakreślona natychmiast po wyborach parlamentarnych w 2007 r. Premier Tusk już wtedy ogłosił nowe otwarcie z kontaktach z Federacją Rosyjską. W swoim pierwszym exposé premier Tusk wskazywał na konieczność zmiany stosunków z Rosją⁸³.

Kolejne miesiące udowodniły, że rząd Tuska za wszelką cenę dążył do ocieplenia stosunków z Moskwą i odejścia od realizmu geopolitycznego.

W 2008 r. Minister Spraw Zagranicznych Radosław Sikorski powtórzył w Sejmie, że rząd będzie „współpracować z Rosją, taką, jaką ona jest”⁸⁴.

Obserwatorzy oceniali, że polityka Sikorskiego wpisywała się „korzystnie w rosyjskie plany przebudowy architektury bezpieczeństwa w Europie”⁸⁵.

Ważną rolę w zmienionej polityce wobec Moskwy odegrała Polsko-Rosyjska Grupa do Spraw Trudnych, której polskim współprzewodniczącym był profesor Adam Daniel Rotfeld⁸⁶.

Prezydent Lech Kaczyński zwrócił uwagę na jeszcze inny istotny problem: „Polska polityka wschodnia jest prowadzona w dużej mierze przez ludzi, którzy kończyli moskiewską szkołę dyplomacji MGIMO⁸⁷. I to widać na każdym kroku”⁸⁸. Według szacunków w MSZ niemal połowa pracowników posiadających stopień dyplomatyczny to absolwenci MGIMO. Za czasów min. Anny Fotygi absolwenci MGIMO byli usuwani ze stanowisk kierowniczych. Jednak po objęciu tego resortu przez Sikorskiego osoby te ponownie objęły wysokie funkcje⁸⁹. Roman Kowalski, absolwent MGIMO został Wicedyrektorem Departamentu Kadr i Szkoleń MSZ⁹⁰. Natychmiast po przejściu MSZ Sikorski mianował Jarosława Bratkiewicza, innego absolwenta MGIMO, na Dyrektora Departamentu Wschodniego, w listopadzie 2010 r. objął on stanowisko Dyrektora Politycznego MSZ.

83 D. Tusk mówił m.in.: „Dlatego specjalną uwagę poświęcimy naszym relacjom z Ukrainą i Rosją oraz sytuacji na Białorusi. Choć mamy swoje poglądy na sytuację w Rosji, chcemy dialogu z Rosją, taką jaką ona jest [podkreślenie – PB.]. Brak dialogu nie służy ani Polsce, ani Rosji. Psuje interesy i reputację obu krajów na arenie międzynarodowej. Dlatego jestem przekonany, że czas na dobrą zmianę w tej kwestii właśnie nadszedł. Jestem zadowolony, że sygnały ze strony naszego wschodniego sąsiada potwierdzają, że także tam dojrzewają do tego poglądy”. Tekst exposé premiera Donalda Tuska, „Rzeczpospolita” z 23 listopada 2007; <http://www.rp.pl/artukul/71439.html>

84 Min. R. Sikorski w swojej informacji na temat polityki zagranicznej RP w 2008 r., powiedział m.in.: „My, Polacy, podobnie jak inni członkowie Unii Europejskiej, uważamy, że zaufanie obu stron tej współpracy wzrosłoby, gdyby opierało się na wspólnie respektowanych wartościach. Skoro jednak Rosja upiera się przy swoim systemie wartości, zasadzającym się na własnych tradycjach i kodach kulturowych, wówczas oparcie współpracy unijno-rosyjskiej na uzgodnionych „regułach gry” musi nam wystarczyć. Do tego przekazu odwoływało się stwierdzenie Premiera Donalda Tuska – w duchu realizmu, w miejsce nieskutecznego nieprzejednania – że „będziemy współpracować z Rosją, taką, jaką ona jest” [wytłuszczenie R. Sikorskiego – przypomnienie PB.].” Zob. http://www.msz.gov.pl/pl/ministerstwo/minister_sz/wystapienia_minister/page_17317.jsessionid=6A5CB2BE6EB38E6ACA57E2A3E60C0B40.cmsap2p

85 A. Rybczyński, „Jak Sikorski pomaga Rosji”, „Gazeta Polska” z 23 maja 2012 r.

86 A. D. Rotfeld w latach 2001-2005 w rządach SLD pełnił kolejno funkcje Podsekretarza Stanu w MSZ, Sekretarza Stanu w MSZ i Ministra Spraw Zagranicznych. Na temat roli Polsko-Rosyjskiej Grupy do Spraw Trudnych zob. P. Bączek, „Rola profesora Adama Rotfelda i ambasadora Tomasza Turowskiego w polityce wschodniej rządu D. Tuska i organizacji wizyty Prezydenta RP w Katyniu”, [w:] Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 roku pod kierunkiem Antoniego Macierewicza, „Raport...”, op. cit., s. 36 – 38.

87 MGIMO, czyli Moskiewski Gosudarstwiennyj Institut Mieżdunarodnych Otnoszenij (Moskiewski Państwowy Instytut Stosunków Międzynarodowych) to uczelnia, która w okresie komunizmu kształciła kadry dyplomatyczne krajów sowieckich.

88 M. Wójcik, „Minister Sikorski myśli, że jest nieomylny. Rozmowa z prezydentem Lechem Kaczyńskim”, „Dziennik” z 9 października 2008 r.

89 P. Semka, „Stare wraca do MSZ”, „Rzeczpospolita” z 26 listopada 2007 r.

90 W. Lorenc, „Absolwenci radzieckiej kuźni w MSZ”, „Rzeczpospolita” z 27 listopada 2007 r.

Faktem jest, że „reset” polityki wschodniej, realizowany także przez absolwentów sowieckiej MGIMO, wymusił odejście od kursu zacieśnienia kontaktów ze Stanami Zjednoczonymi w sferze bezpieczeństwa.

8.2 „Reset” umowy w sprawie Tarczy Antyrakietowej

To rząd Donald Tuska wyhamował finalizację umowy polsko-amerykańskiej w sprawie instalacji Tarczy Antyrakietowej.

Jeszcze w lipcu 2007 r. Prezydent Lech Kaczyński oświadczył, że „sprawa Tarczy jest przesądzona”. Tymczasem rząd Tuska w 2008 r. ponownie rozpoczął negocjacje z Amerykanami w tej sprawie. Formalnym powodem była chęć uzyskania „wymiernego wsparcia USA dla modernizacji polskich sił zbrojnych”. Podczas rozmów z Amerykanami pojawiły się nowe postulaty dotyczące m.in.



Rząd D. Tuska mnożył przeszkody w zawarciu umowy z Amerykanami w sprawie Tarczy Antyrakietowej

opłat za bazę rakietową, wysokości pomocy finansowej dla polskiego wojska, rozmieszczenia baterii przeciwlotniczych Patriot.

4 lipca 2008 r., czyli w dzień święta narodowego USA, premier Tusk odrzucił ofertę Amerykanów⁹¹. Ostatecznie umowa z USA została podpisana 20 sierpnia 2008 r., ale był to już końcowy okres urzędowania republikańskiej administracji prezydenta George’a Busha, która była zwolennikiem instalacji Tarczy w Polsce i sojuszu z Warszawą.

Amerykanie oceniali, że przeciągające się negocjacje Tuska miały na celu storpedowanie przygotowywanej umowy⁹².

Nowy prezydent Barack Obama ogłosił „reset” polityki wobec Moskwy, wycofał się z aktywnej polityki w Europie Środkowej. Konsekwencją tej polityki było wstrzymanie prac nad rozbudową Tarczy i przesunięcie terminu uruchomienia tego systemu obronnego.

Witold Waszczykowski, były wiceminister MSZ, ujawnił, że była to konsekwencja wielomiesięcznej zwłoki rządu Tuska, którą skwapliwie wykorzystała ekipa Obamy⁹³. Były polski negocjator sugerował

91 Tusk twierdził: „W kluczowej dla nas sprawie bezpieczeństwa nie osiągnęliśmy satysfakcjonującego nas rezultatu. Oczekujemy realnej gwarancji wzmocnienia bezpieczeństwa Polski w związku z położeniem naszego kraju”. Zob. A. Wojciechowska, G. Osiecki, „Nie ma zgody na tarczę”, „Dziennik” z 5-6 lipca 2008 r.. Szef rządu mówił też, że umieszczenie Tarczy w Polsce „naraża nasz kraj na ryzyko, którego oferta USA nie zrekompensuje”. Zob.: W. Lorenz, „Tuska unik przed tarczą”, „Rzeczpospolita” z 5-6 lipca 2008 r. Tusk uważał, że nowoczesna technologia amerykańska nie wzmacnia bezpieczeństwa Polski: „Nie mam przekonania, że tarcza sprzyja bezpieczeństwu Polski”. Zob. WJG (opr.), „Tusk: Nie naciskać na Irlandię. Rozmowa z D. Tuskiem”, „Gazeta Wyborcza” z 21-22 czerwca 2008 r.

92 Nawet „GW” wskazywała, że w Waszyngtonie istniało „przekonanie, że rząd RP chce fiaska negocjacji. - Dla nas to zdumiewające, że Polacy dyskutują o jednej, a choćby i pięciu bateriach Patriot, jakby to miało cokolwiek zmienić - mówi nasz rozmówca. - Polacy nie przedstawili całościowego programu reformy obrony przeciwlotniczej, nie wiemy, po co Tuskwie te patrioty. Pewnie więc chodzi o coś innego. Wojskowi w Pentagonie uważają, że przekazywanie nam patriotów nie ma sensu, bo dla zdecydowanej poprawy systemu obrony przeciwlotniczej Polska potrzebuje co najmniej 15 baterii. A to oznaczałoby kwotę kilkudziesięciu miliardów dolarów, której Waszyngton nie zaakceptuje”. R. Grochal, B. Węglarczyk, „Trzy dni na tarczę”, „Gazeta Wyborcza” z 7 lipca 2008 r.

93 W rozmowie z „Dziennikiem” były negocjator Polski mówił: „Umowę o tarczę rząd podpisał po kilkumiesięcznym zwlekaniu, a nie ratyfikowano jej do teraz. Nie zawarto innych umów, które były potrzebne, by tarcza istniała w Polsce, chodzi tu o porozumienie o warunkach stacjonowania wojsk amerykańskich w Polsce. W tej ostatniej sprawie negocjacje ślimaczą się od roku. (...) Nie ratyfikowaliśmy umowy i to otworzyło Stanom Zjednoczonym pole do rozgrywki. Mogą grać

również, że rząd Tuska nie chciał wtedy sojuszu polsko-amerykańskiego⁹⁴. Ten sceptycyzm kontrastuje z ustępliwą polityką Tuska wobec Niemiec i Rosji. Tusk nie reagował na niemiecko-rosyjskie zbliżenie, nie sprzeciwiał się budowie gazociągu do Niemiec po dnie Bałtyku⁹⁵.

„Reset” z Moskwą osiągnął takie „ocieplenie”, że w marcu 2009 r. min. Sikorski zaproponował nawet włączenie Rosji do NATO. Podczas wykładu na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu stwierdził: „Rosja jest potrzebna do rozwiązywania problemów europejskich i globalnych. Dlatego, gdyby spełniła warunki, mogłaby być w NATO”⁹⁶.

8.3 „Reset” polityki bezpieczeństwa

Polityka „resetu” z Moskwą była również realizowana w instytucjach odpowiedzialnych za bezpieczeństwo Polski.

W 2008 r. Służba Kontrwywiadu Wojskowego zakończyła nagle operację przeciwko dwóm oficerom z biura attaché wojskowego Ambasady Federacji Rosyjskiej w Warszawie. Zgromadzony materiał wskazywał, że prowadzą oni działalność szpiegowską. Normalną reakcją w tej sytuacji byłoby uznanie Rosjan za „persona non grata” i wydalenie ich z Polski albo dalsze kontynuowanie przez służby specjalne gry operacyjnej. „Rzeczpospolita” podała, że szef polskiego MSZ „zrezygnował z rutynowych



Szef SKW Janusz Nosek uruchomił współpracę z rosyjską FSB

działań i nie wezwał ambasadora Władimira Grinina, by wręczyć mu notę uznającą obu dyplomatów za osoby niepożądane w Polsce. Dlaczego? Polskiemu rządowi zależało na poprawie relacji z Moskwą”⁹⁷.

Według informatorów „Gazety Wyborczej” doszło wtedy do zakulisowego porozumienia ówczesnego Szefa SKW płk. Janusza Noska i jego odpowiednika w rosyjskiej Federalnej Służbie Bezpieczeństwa, którzy uruchomili „kanał służb” do wzajemnych kontaktów⁹⁸.

z Rosją, mogą poszukiwać alternatywnych rozwiązań. Urzędnicy z nowej administracji Baraka Obamy mówią otwarcie: „Nieratyfikowanie umowy było nam na rękę”. Nie czują się związani umową podpisaną przez ich poprzedników: „To nie nasza wina, to Polska nie zatwierdziła umowy”. M. Majewski, P. Reszka „To Tusk nie chciał tarczy. Rozmowa z Witoldem Waszczykowskiem”, „Dziennik” z 28 lipca 2009 r.

94 Min. Waszczykowski stwierdził: „Donald Tusk i jego ministrowie uznali, że nie ma potrzeby, aby Polska zawierała strategiczny sojusz obronny ze Stanami Zjednoczonymi”. M. Majewski, P. Reszka „To Tusk nie chciał tarczy. Rozmowa z Witoldem Waszczykowskiem”, „Dziennik” z 28 lipca 2009 r.

95 Podczas spotkania krajów bałtyckich w Rydze przedstawiciel Rosji podkreślił, że Moskwa zbuduje rurociąg bałtycki: „Następnie po mikrofon sięgnął Tusk, który uśmiechnął się przyjaźnie i cicho powiedział: - Stanowisko Polski nie uległo zmianie. (...) [Partnerzy z UE – red.] odnotowali z ulgą, że Tusk zachowuje się całkiem inaczej. „Pragmatycznie rozładował trwający od lat konflikt z Niemcami wokół kwestii Centrum przeciwko Wypędziom i wysłał w kierunku Moskwy sygnały odprężenia”. (‘Der Spiegel’ z dn. 17.06.2008)”. Z. Krasnodębski, „Tusk od początku nie chciał tarczy”, „Polska. The Times”, 7 lipca 2008 r.

96 Min. Sikorski mówił, że Polska chce, by w przyszłości NATO przygotowało się na kolejne wyzwania dotyczące terroryzmu, ekologii oraz przyjęcie nowych członków, w tym Rosji: „Potrzebujemy Rosji do rozwiązywania europejskich i globalnych problemów. Dlatego za słuszne uważam przyjęcie jej do NATO. Wymogłoby to na niej nie tylko demokratyzację systemu, ale także wprowadzenie cywilnej kontroli nad armią i konieczność wyciszenia sporów granicznych”. M. Gołota, P. Wroński, „Radosław Sikorski: Rosja w NATO? Czemu nie”, „Gazeta Wyborcza” z 31 marca 2009 r.

97 J. Jakimczyk, „Tajemnice wojskowe na celowniku GRU”, „Rzeczpospolita” z 29 lipca 2009 r.

98 Według gazety „decyzja rządu była taka, że załatwiamy to „kanałem służb”. Szef SKW porozumiał się ze swoim odpowiednikiem w Federacji Rosyjskiej, mówiąc mu: „Wiemy, co ci ludzie robili, zabierajcie ich i nie róbcie tego więcej” – opowiada nasz rozmówca. Według niego Aleksy K. i Siergiej P. dostali tydzień na opuszczenie Polski. Wyjechali pod koniec

Sprawa przez kilka miesięcy była utrzymywana w tajemnicy, dopiero w kwietniu 2009 r. rosyjska agencja Interfax poinformowała o wydaleniu Rosjan. Rozmówca agencji twierdził, że „polska strona jest zainteresowana normalizacją stosunków z Rosją i dlatego nie rozdmuchiwała skandalu”⁹⁹.

W tym samym czasie służby specjalne – ABW i SKW – prowadziły intensywne działania operacyjne i śledcze wobec członków Komisji Weryfikacyjnej ds. WSI. Prokuratura zbierała materiały, które miały udowodnić rzekome przestępstwa Przewodniczącego Komisji Weryfikacyjnej Antoniego Macierewicza w trakcie tworzenia raportu z weryfikacji WSI, w którym została ujawniona lista polskich oficerów, którzy przeszli szkolenia GRU i KGB.

Na początku 2010 r. Polska i Rosja prowadziły rozmowy w sprawie bliższej współpracy wojskowej. Na przełomie lutego i marca 2010 r. do polskiego MON trafiło pismo attaché wojskowego Ambasady Federacji Rosyjskiej w sprawie „wzmocnienia dwustronnej współpracy wojskowej”.

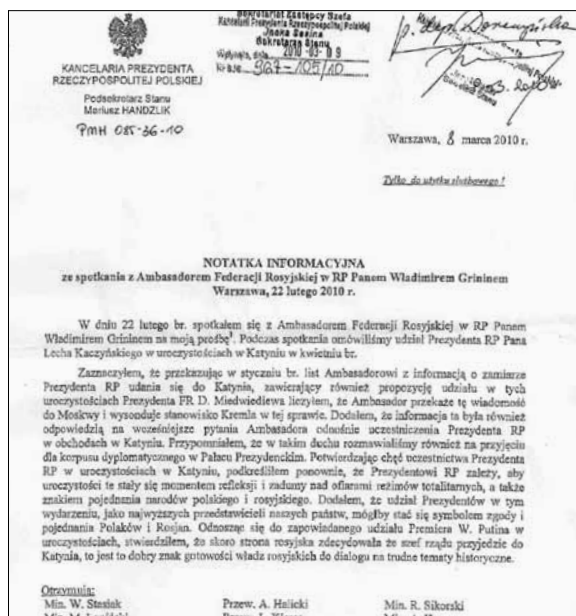


Za czasów min. B. Klicha resort obrony planował podpisać umowę z Rosją w sprawie współpracy wojskowej

Przedstawiciele Polski i Rosji spotkali się w Moskwie 22-24 marca 2010 r. Spotkanie dotyczyło m.in. przygotowania majowej wizyty w naszym kraju szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej. Rozmowy miały także dotyczyć „zacieśnienia polsko-rosyjskiej współpracy wojskowej”¹⁰⁰.

8.4 Konsekwencje polityki „resetu” dla wizyty Prezydenta RP w Katyniu

Rządowa polityka odprężenia z Rosją przyniosła bardzo wymierny efekt w trakcie przygotowań wizyty Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego w Katyniu 10 kwietnia 2010 r. Rząd Tuska wpisał się w rosyjski scenariusz dyplomatycznego rozgrywania władz Polski. Tymcza-



Notatka min. Mariusza Handzlika z Kancelarii Prezydenta Lecha Kaczyńskiego po spotkaniu z Ambasadorem FR Władimirem Grininem

listopada 2008 r. Jako oficjalny powód podali sprawy rodzinne. W ramach retorsji strona rosyjska odesłała dwóch oficerów z polskiego ataszatu w Moskwie”. W. Czuchnowski, „Jak kontrwywiad wytropił rosyjskich szpiegów”, „Gazeta Wyborcza” z 7 maja 2009 r.

99 QUB, PW, „Szpiedzy, których nie było?”, „Gazeta Wyborcza” z 30 kwietnia 2009 r.

100 Według rzecznika MON katastrofa smoleńska przerwała te rozmowy. Strona rosyjska zaproponowała resortowi min. Bogdana Klicha „współdziałanie marynarek wojennych obydwu krajów na Morzu Bałtyckim, m.in. w operacjach poszukiwawczych i ratowniczych; nawiązanie wzajemnych kontaktów dowódców i jednostek przygranicznych, zgrupowań wojskowych; organizację nauczania polskich oficerów wysokiego szczebla w rosyjskich ośrodkach szkolenia”. P. Nisztar, „Moskwa chce nam szkolić oficerów”, http://www.rp.pl/artykul/2,511105_Moskwa_chce_nam_szkolic_oficerow_.html

sem już w grudniu 2009 r. minister Mariusz Handzlik z Kancelarii Prezydenta RP w specjalnej notatce ostrzegał, że jest to poważne zagrożenie¹⁰¹.

Rozdzielenie uroczystości na 7 kwietnia i 10 kwietnia spowodowało zmniejszenie wymogów bezpieczeństwa dla wizyty Prezydenta RP w Katyniu. Kancelaria Prezydenta RP została zmarginalizowana w trakcie prac organizacyjnych, jej pracownicy zostali odsunięci z ważniejszych spotkań w Moskwie. Przedstawiciele rządu Tuska lekceważyli sygnały o nieprzygotowaniu lotniska na przyjęcie Prezydenta RP.

8.5 Polityka „resetu” po 10 kwietnia 2010 r.

Po tragedii 10 kwietnia 2010 r. nastąpiło zintensyfikowanie polityki „wschodniego „resetu”. Przez lata premier Tusk zapewniał o doskonałej współpracy ze stroną rosyjską w śledztwie smoleńskim. W Sejmie 29 kwietnia 2010 r. Tusk zapewniał, że współpraca z Rosją jest doskonała¹⁰². W styczniu 2011 r. ocenił, że ta współpraca jest sukcesem¹⁰³.



D. Tusk wielokrotnie zapewniał o doskonałej współpracy z Rosją

We wrześniu 2010 r. szef rosyjskiego MSZ Siergiej Ławrow razem z Radosławem Sikorskim wziął udział w naradzie polskich ambasadorów w Warszawie. Główny panel narady odbywał się pod tytułem „Nowa era stosunków Polska-Rosja”¹⁰⁴.

Ławrow pochwalił też pracę Grupy do Spraw Trudnych pod kierownictwem A. Rotfelda i Anatolija Torkunowa. W trakcie narady min. Sikorski „wyraził nadzieję, że rozszerzenie strefy bezwizowej na cały obwód kalinin-

gradzki przyspieszy wprowadzenie ruchu bezwizowego pomiędzy UE i Rosją”¹⁰⁵. Ruch bezwizowy Polski z tym obwodem został wprowadzony w lipcu 2012 r.

Jednocześnie w maju 2012 r. prezydent Władimir Putin wydał rozporządzenie nakazujące rosyjskiej Federalnej Służbie Bezpieczeństwa zawarcie porozumienia o współpracy z polską Służbą Kontrwywiadu Wojskowego. Rozporządzenie Putina było ukoronowaniem kilkuletnich relacji FSB i SKW¹⁰⁶.

W kontekście polityki „resetu” warto również wspomnieć o kontaktach polskiej Państwowej Komisji Wyborczej z rosyjską Centralną Komisją Wyborczą. W maju 2013 r. rosyjska Komisja zor-

101 Zob. P. Bączek, „Rola ministra Jacka Cichockiego...”, op. cit, s. 43.

102 D. Tusk: „Uzyskałem zapewnienie zarówno od prokuratury, jak i akredytowanego przedstawiciela państwa polskiego, że do tej pory nie zdarzyło się nic, co pozwoliłoby zakwestionować dobrą wolę i gotowość strony rosyjskiej do pełnej współpracy. (...) informacje, jakie otrzymałem od prokuratora generalnego, od akredytowanego Edmunda Klicha i od członków komisji, a wcześniej także od ministrów Kopacz i Arabskiego, wtedy, kiedy pracowali w Moskwie przy identyfikacji ciał – ze wszystkich dotychczasowych informacji wynika jedno, że strona rosyjska w każdej ze spraw, gdzie potrzebna była współpraca, kiedy trzeba było wykroczyć in plus poza zapisy tej konwencji”. za: Sprawozdanie Stenograficzne z 65 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, 6 kadencja, 65 posiedzenie, 2 dzień, 29 kwietnia 2010 r.

103 D. Tusk: Dla polskiego rządu zadaniem nr 1 było nieudowadnianie tego dnia, jak dramatycznie złym partnerem jest Rosja, tylko co zrobić, aby maksymalnie zabezpieczyć skuteczność działania polskiego w celu udokumentowania całej prawdy o katastrofie smoleńskiej. To zadanie w dużej, w decydującej mierze zakończyło się sukcesem”. za: Sprawozdanie Stenograficzne z 83 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, 6 kadencja, 83 posiedzenie, 1 dzień, 19 stycznia 2011 r.

104 Ławrow bardzo zachwalał stosunki z Polską: „Te stosunki obecnie rozwijają się bardzo intensywnie. Zawdzięczamy to nie tylko tej strasznej tragedii w Smoleńsku, która w jakiś sposób połączyła nasze narody, ale uważam, że przyczyna jest głębsza (...) Z obu stron jest chęć całkowitego uzdrowienia wzajemnych relacji i wykorzystania ogromnego potencjału”. Zob. katk, „Ławrow: chcemy uzdrowić nasze relacje”, „Rzeczpospolita” z 2 września 2010 r.

105 katk, „Ławrow: chcemy uzdrowić nasze relacje”, „Rzeczpospolita” z 2 września 2010 r.

106 Zob. P. Bączek, „Specjalny Kanał Współpracy”, „Nasz Dziennik” z 25 maja 2013 r.

ganizowała dla kierownictwa PKW szkolenie w Moskwie. Tymczasem organizacje międzynarodowe wskazywały na nieprawidłowości podczas wyborów w Rosji¹⁰⁷. PKW ujawniła, że konferencja została ogłoszona podczas wcześniejszego spotkania z Rosjanami we wrześniu 2012 r. Obie Komisje zajmowały się m.in. rozwiązaniami prawnymi, np. „w zakresie stosowania nowych technik i systemów informatycznych”. Podczas pierwszej konferencji przedstawiono też referat: „Technika i informatyka w wyborach. Modernizacja techniczna systemu wyborów”¹⁰⁸. Przewodniczący PKW wskazał także, że o spotkaniu z Rosjanami wiedział resort Sikorskiego, uczestnikiem konferencji był też przedstawiciel polskiej ambasady w Moskwie. W konferencji z 2012 r. również uczestniczył pracownik polskiego MSZ¹⁰⁹.

8.6 Polityka „resetu” Biura Bezpieczeństwa Narodowego prezydenta Bronisława Komorowskiego

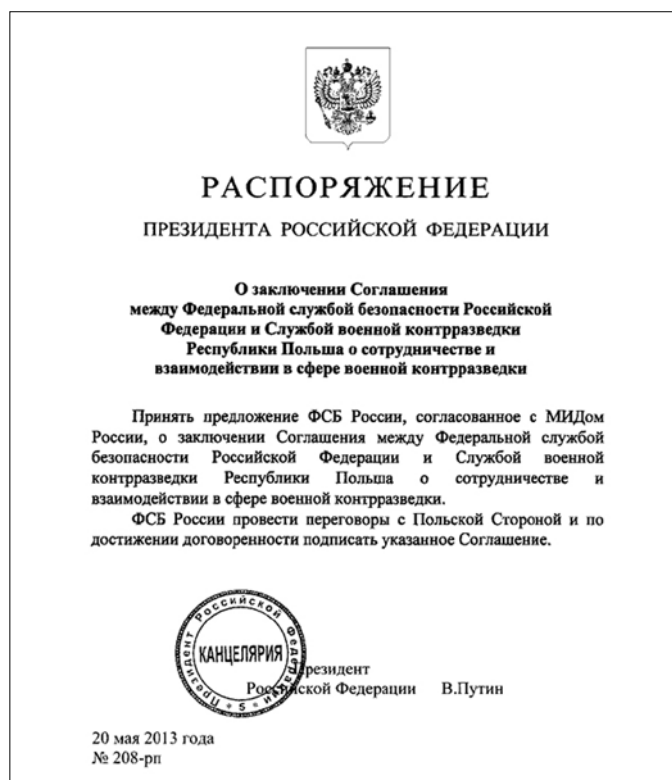
Po 10 kwietnia 2010 r. polityka „wschodniego „resetu” dotknęła również prezydenckie Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.

Nominowany przez Bronisława Komorowskiego na szefa BBN generał, profesor Stanisław Koziej rozpoczął intensywne kontakty ze stroną rosyjską. Rozpoczęły się one 8 maja 2010 r. od spotkania na Kremlu gen. Kozieja z Sekretarzem Rady Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej Nikołajem Patruszewem.

W trakcie spotkania Koziej podziękował Patruszewowi za możliwość spotkania. Stwierdził także, że „po katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem 10 kwietnia 2010 r. Polska i Rosja nie mogą zmarnować



Przez lata szef rosyjskiego MSZ Siergiej Ławrow był częstym gościem min. Radosława Sikorskiego



„Ukaz” prezydenta W. Putina w sprawie współpracy rosyjskiej FSB z polską SKW

107 <http://fakty.interia.pl/polska/news-rmf24-czlonkowie-pkw-pojechali-na-szkolenie-do-moskwy,nId,973069>

108 Komunikat z konferencji Państwowej Komisji Wyborczej i Centralnej Komisji Wyborczej Federacji Rosyjskiej. <http://pkw.gov.pl/wyjasnienia-i-komunikaty-pkw/komunikat-z-konferencji-panstwowej-komisji-wyborczej-i-centralnej-komisji-wyborczej-federacji-rosyjskiej.html>

109 <http://www.rmf24.pl/fakty/swiat/news-msz-zada-wyjasnien-pkw-wiedzieli-o-wszystkim,nId,973176>

szansy na rozwój współpracy dwustronnej w szeroko rozumianej sferze bezpieczeństwa”. Szef BBN zaprosił Patruszewa do złożenia wizyt w Polsce.



Wizyta min. Stanisława Kozieja u sekretarza Rady Bezpieczeństwa Rosji Nikołaja Patruszewa w dniu 8 maja 2010 r. (foto. BBN)



Realizatorzy polityki „resetu” z Kremlu podczas wizyty w maju 2010 r. w Rosji. Na zdjęciu z W. Jaruzelskim na terenie rosyjskiego Memoriału Katyń i na Polskim Cmentarzu Wojennym w Katyniu (B. Komorowski, A. Rotfeld, S. Koziej – foto. BBN)

Sekretarz rosyjskiej RB przyjął zaproszenie i „wydał podległym mu służbom polecenie przygotowania rosyjskich propozycji dotyczących współpracy BBN i RB FR, które mogłyby być tematem rozmów podczas jego wizyty w Polsce”¹¹⁰. Stosunki polsko-rosyjskie były tematem spotkania w dniu 16 lipca 2010 r. min. Kozieja z chargé d'affaires Federacji Rosyjskiej w Polsce Dmitrijem Poljanskim. Spotkanie odbyło się z inicjatywy strony rosyjskiej¹¹¹.

BBN zorganizowało 15 września 2010 r. seminarium poświęcone stosunkom polsko-rosyjskim w sferze bezpieczeństwa. Wśród zaproszonych gości znaleźli się m.in. Adam Rotfeld, ambasador Jerzy M. Nowak, Stanisław Ciosek, Szef Służby Wywiadu Wojskowego płk Radosław Kujawa¹¹².

21 września 2010 r. Szef BBN spotkał się z ambasadorem Federacji Rosyjskiej w Polsce Aleksandrem Aleksiejewem¹¹³.

W lutym 2011 r. S. Koziej i N. Patruszew podpisali „Plan współpracy między Biurem Bezpieczeństwa Narodowego i Aparatem Rady Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej na lata 2011-2012”. W trakcie rozmów szefów obu biur omawiane były „zagadnienia współpracy dwustronnej w sferze bezpieczeń-

stwa międzynarodowego, perspektywy rozwoju systemu bezpieczeństwa europejskiego, współpracy NATO-Rosja w kontekście szczytu w Lizbonie 20 listopada 2010 r. oraz rozwój relacji UE-Rosja.

Podkreślono konieczność intensyfikacji walki z terroryzmem”. Patruszew i Koziej zgodnie uznali „zasadność prowadzenia stałego dialogu, wolnego od koniunktury politycznej i obejmującego kwestie, dotyczące interesów bezpieczeństwa Polski i Rosji”¹¹⁴.

110 <http://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2221,SpotkanieSzefaBBNzsekretarzemRadyBezpieczenstwaFederacjiRosyjskiej.html>

111 Szef BBN stwierdził m.in., że współczucie i pomoc, okazane przez władze i naród rosyjski po katastrofie pod Smoleńskiem, nadały dodatkowy impuls rozwojowi tych relacji. <http://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2327,Spotkanie-z-Charge-dAffaires-Federacji-Rosyjskiej-w-Polsce.html>

112 <http://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2398,Seminarium-BBN-Nowe-otwarcie-w-stosunkach-polsko-rosyjskich-szanse-i-zagrozenia.html>

113 Przedmiotem rozmowy był aktualny stan oraz perspektywy rozwoju stosunków polsko-rosyjskich, w tym intensyfikacja kontaktów między BBN i Aparatem RB FR. <http://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2402,Szef-BBN-spotkal-sie-z-ambasadorem-Federacji-Rosyjskiej.html>

114 <http://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2753,Wspolny-komunikat-prasowy-BBN-i-Aparatu-Rady-Bezpieczenstwa-FR.html>

Powołana została także Wspólna Grupa koordynująca Biuro Bezpieczeństwa Narodowego – Aparat Rady Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej. W maju 2011 r. odbyło się w Moskwie posiedzenie tej Grupy na szczepie zastępców szefów tych instytucji¹¹⁵.

W lutym 2013 r. została potwierdzona umowa o współpracy BBN i RB podczas kolejnej tury rozmów Koziej – Patruszew. Według oficjalnego komunikatu tematem spotkania w Moskwie „były przede wszystkim stosunki dwustronne. Pozytywnie oceniono dotychczasowe kontakty między sekretariatami rad bezpieczeństwa narodowego Rosji i Polski”. Strony potwierdziły również wolę kontynuowania dialogu w obszarze bezpieczeństwa. W trakcie spotkania w Moskwie podpisano „Plan współpracy między BBN i Aparatem RB FR na lata 2013-2014”¹¹⁶. Taka współpraca jest ewenementem w państwach NATO¹¹⁷.

Ten „dialog z Rosją w obszarze bezpieczeństwa” znalazł odzwierciedlenie w ekspertyzach przygotowywanych dla BBN. Jedną z takich ekspertyz opisywała scenariusze rozwoju sytuacji w naszym regionie. Wariant optymistyczny zakładał porozumienie Zachodu z Rosją poprzez współpracę ekonomiczną – wtedy Moskwa stałaby się gwarantem bezpieczeństwa Polski¹¹⁸.

Wariant pesymistyczny prognozował powrót Rosji do polityki mocarstwowej i dążenie do podporządkowania Ukrainy, Białorusi, Mołdowy, państw Kaukazu i środkowoazjatyckich. W tej sytuacji mocarstwowe tony



Spotkanie S. Kozieja z z chargé d'affaires Federacji Rosyjskiej w Polsce Dmitrijem Poljanskim w dn. 16 lipca 2010 r. (foto. BBN)



Seminarium BBN z 15 września 2010 r. poświęcone stosunkom polsko-rosyjskim w sferze bezpieczeństwa. Na zdjęciu: Adam Rotfeld, ambasador Jerzy M. Nowak, Stanisław Ciosek (foto. BBN)



Rozmowy z 21 września 2010 r. szefa BBN z ambasadorem Federacji Rosyjskiej w Polsce Aleksandrem Aleksiejewem. Tematem rozmów była m.in. „intensyfikacja kontaktów między BBN i Aparatem RB FR” (foto. BBN)

115 BBN reprezentował dr Zdzisław Lachowski, natomiast Aparat RB FR Jewgienij Łukjanow. Wśród tematów konsultacji znalazły się m.in. kwestie dotyczące stosunków NATO-Rosja po szczycie w Lizbonie ze szczególnym uwzględnieniem perspektyw budowy obrony przeciwraкетowej w Europie, przewodnictwa Polski w Radzie UE i rozwoju Partnerstwa Wschodniego. <http://www.bbn.gov.pl/wydarzenia/3035,Zastepca-szefta-BBN-z-wizyta-w-Moskwie.html>

116 Dokument przewidywał „coroczne spotkania na szczepie szefów instytucji oraz coroczne spotkania eksperckie, połączone z organizowaniem debat w formule ‘okrągłego stołu’ z udziałem ekspertów pozarządowych. Do możliwych tematów przyszłych spotkań i debat należą m.in. narodowe planowanie strategiczne w Polsce i Rosji, w tym metodyka prowadzenia strategicznych przeglądów bezpieczeństwa, analiza i porównanie koncepcji strategicznych obydwu krajów, sprawy cyberbezpieczeństwa, a także transparentności ćwiczeń i manewrów wojskowych”. <http://www.bbn.gov.pl/wydarzenia/4438,Wizyta-Szefta-BBN-w-Moskwie.html>

117 Według ekspertów Polska jako jedyny kraj wśród członków NATO, byłych członków Układu Warszawskiego, ma plan współpracy wojskowej z Moskwą. Zob. <http://niezalezna.pl/39094-wojskowa-wspolpraca-polski-z-rosja-jako-jedynych-z-nato>

118 „Polska w tym scenariuszu musi zdecydować się na pojednanie z Rosjanami i traktowanie ich państwa nie jako tradycyjnego przeciwnika, lecz istotnego gwaranta bezpieczeństwa europejskiego, w tym naszego bezpieczeństwa. Zacieśnianie współpracy z Rosją ułatwi pojednanie polsko-rosyjskie”. J. Zając, R. Zięba, „Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski. Ekspertyza. Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego”, Warszawa, październik 2010, s. 28.



Podpisanie przez S. Kozieja i N. Patruszewa w lutym 2011 r. dokumentu o współpracy pomiędzy Biurem Bezpieczeństwa Narodowego i rosyjską Radą Bezpieczeństwa (foto. BBN)

i akcenty w polityce Rosji wobec Polski nadal będą wywoływać w naszym kraju obawy i poczucie zagrożenia. Jednak nawet wtedy – według autorów tej ekspertyzy - Rosja nie uzna Polski za wroga¹¹⁹.

Trzecia prognoza, którą autorzy uznali za najbardziej realistyczną, przewidywała osłabienie pozycji NATO i UE, przy wzroście wpływów Rosji – wtedy Warszawa powinna dążyć do porozumienia z Moskwą¹²⁰.

Każdy z tych scenariuszy zakładał obojętny stosunek Rosji do Polski, zaś wrodzoną nieufność Polaków do Kremla uznawał za czynnik utrudniający porozumienie.

119 „Trzeba jednak podkreślić, że Rosja – tak jak do niedawna to czyniła – nie będzie traktować Polski jako swojego przeciwnika, lecz będzie nas ignorować i wykazywać naszą <rusofobię>”. J. Zając, R. Zięba, „Budowa...”, op. cit., s. 28-29.

120 „Oznacza to, że Polska powinna mieć szczególną motywację do działania na rzecz porozumienia z Rosją w różnych sprawach. Pojednanie między narodami tak poróżnionymi przez historię nie uda się, jeśli zabraknie wspólnych interesów między naszymi państwami”. Ibidem, s. 29.



Rozmowy wiceszefa BBN Z. Lachowskiego w Moskwie w maju 2011 r. (foto. BBN)

W rekomendacjach wskazano, że konieczna jest likwidacja nieufności do Rosji, zaś przeszkodą w normalizacji stosunków z Moskwą jest postawa Prawa i Sprawiedliwości¹²¹.

W kontekście prowadzonej od listopada 2007 r. polityki „resetu”, słowa Tomasza Turowskiego dla rosyjskiego radia, że „z krwi ofiar zrodzą się dobre stosunki polsko-rosyjskie”, brzmią makabrycznie, ale są tylko konsekwentną kontynuacją wschodniej strategii rządu Tuska.

9. Konsekwencje „sprawy Turowskiego” dla bezpieczeństwa narodowego RP

Bezpieczeństwo jest jedną z najważniejszych wartości w życiu człowieka. Potocznie bezpieczeństwo określa się jako stan niezagrożenia, spokoju, zaufania i rozwoju. W nauce toczy się dyskusja na temat pozycji bezpieczeństwa w hierarchii potrzeb człowieka. Bezpieczeństwo jest istotną wartością nie tylko dla pojedynczych osób i grup społecznych, ale również dla państw i systemów międzynarodowych. Do wartości tworzących bezpieczeństwo narodowe należy zaliczyć m.in. przetrwanie państwa jako samodzielnego podmiotu prawa międzynarodowego; integralność terytorialną; niezależność polityczną; perspektywy rozwoju państwa; prawa obywatelskie; możliwości przeżycia narodu¹²².

Uwzględniając rozliczne badania naukowe w zakresie teorii bezpieczeństwa można uznać, że państwo jest bezpieczne, jeżeli spełnione będą łącznie trzy następujące założenia: nie będzie zagrożone jego terytorium; obywatele będą czuli się bezpiecznie i będzie zapewniony ich byt, zagwarantowane ich prawa i wolności; władze będą funkcjonowały zgodnie z normami konstytucyjnymi oraz w interesie swoich obywateli suwerenie, sprawnie i skutecznie¹²³.

Po „tragedii smoleńskiej” co najmniej ten trzeci warunek zapewnienia bezpieczeństwa państwa został naruszony. W dniu 10 kwietnia 2010 r. zginął Prezydent RP, również administracja państwowa, Sejm i Senat, Siły Zbrojne RP straciły elitę kierowniczą. Dlatego trzeba stwierdzić, że ten postulowa-

121 „Aby przezwyciężyć nieufność, która utrudnia percepcję Rosji przez polskich polityków i media należałoby podjąć zorientowaną na przyszłość politykę normalizacji stosunków wzajemnych i pojednania polsko-rosyjskiego. Warunki ku temu powstały już jesienią 2009 r., po udziale premiera FR Władymira Putina w obchodach 70-tej rocznicy wybuchu II wojny światowej na Westerplatte, a zostały wzmocnione zbliżeniem polsko-rosyjskim po katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem 10 kwietnia 2010 r. Jednak czołowa partia opozycyjna w Polsce – Prawo i Sprawiedliwość podjęła kilka miesięcy później działania na rzecz ponownego konfliktowania z Rosją, sugerując odpowiedzialność tego państwa za katastrofę. W tej sytuacji rząd Polski powinien szybko podjąć działania na rzecz ratowania szansy, jaka szybko może zniknąć”. Ibidem, s. 45.

122 Zob. P. Bączek, „Zagrożenia...”, op. cit., s. 11-19.

123 M. Lisiecki, B. Kwiatkowska-Basałaj, „Pojęcie bezpieczeństwa oraz prognostyczny model jego zapewnienia” [w:] P. Tyrała (red.), „Zarządzanie bezpieczeństwem. Międzynarodowa Konferencja Naukowa Kraków 11 – 13 maja 2000”, Kraków 2000, s. 57.



Praca Tomasza Turowskiego w Rosji nie zwiększyła bezpieczeństwa Prezydenta RP

ny przez naukowców stan (tzn. „władze będą funkcjonowały zgodnie z normami konstytucyjnymi sprawnie i skutecznie”) nie był spełniony. Struktury administracji rządowej nie dopełniły podstawowych obowiązków, bezpieczeństwo narodowe zostało naruszone. Wizyta Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego w Katyniu zakończyła się tragedią narodową.

Bezspornym faktem jest, że służby państwowe nie zapewniły Prezydentowi RP należytej ochrony. Nie podlega również dyskusji stwierdzenie, że praca

Tomasza Turowskiego w Ambasadzie RP w Moskwie nie przyczyniła się do zwiększenia bezpieczeństwa Prezydenta RP.

Dlatego „sprawa Turowskiego” ma szereg bezpośrednich i pośrednich konsekwencji dla bezpieczeństwa narodowego RP. Fakt, że osoba powiązana z wywiadem nielegalnym, najbardziej zaufaną strukturą służb specjalnych PRL, uczestniczyła w organizacji uroczystości w Katyniu, był porażką służb specjalnych III RP.

Zachowanie Turowskiego – mającego wieloletnie doświadczenie dyplomatyczne – było zaskakujące. Pracował w MSZ ponad 13 lat, w tym 5 lat w Ambasadzie RP w Moskwie. Posiadał znajomych



„Sprawa Turowskiego” jest konsekwencją polityki „resetu” rządu D. Tuska wobec Moskwy



Po „tragedii smoleńskiej” podstawowe fundamenty bezpieczeństwa narodowego zostały naruszone

w rosyjskich elitach, znał więc bardzo dobrze specyfikę tego kraju, powinien przewidzieć ewentualne sytuacje kryzysowe.

Co więcej, Turowski uzyskał jeszcze w czasach PRL specjalistyczne przeszkolenie wywiadowcze. Znał *modus operandi* służb specjalnych bloku wschodniego. Był osobą zawodowo przeszkoloną do zbierania informacji, ale także do przeciwdziałania różnym zagrożeniom. Tymczasem czynności Turowskiego nie doprowadziły do kompetentnego sprawdzenia wyposażenia lotniska, uzyskania informacji na temat stanu przygotowań uroczystości (np. umiejętności rosyjskich nawigatorów, możliwości przyjęcia rządowego samolotu w dniu 10 kwietnia 2010 r.).

Dlatego w żaden sposób nie można pozytywnie ocenić jego działań przed 10 kwietnia 2010 r., podobnie jak czynności służb specjalnych. Popełniły one podstawowe błędy – nie sprawdziły działalności Turowskiego w okresie PRL, nie zweryfikowały należycie informacji z jego „Ankiety bezpieczeństwa osobowego”. Ta sytuacja pośrednio przyczyniła się do tego, że został on jednym z ważniejszych organizatorów uroczystości z 10 kwietnia 2010 r.

„Sprawa Turowskiego” nakłada się na realizację przez rząd Donalda Tuska „resetu” w kontaktach z Rosją, ale nawet taka zmiana polityki międzynarodowej nie powinna być pretekstem do powrotu do administracji rządowej wieloletniego funkcjonariusza najbardziej utajnionej struktury komunikacyjnego wywiadu.

Należy również wziąć pod uwagę międzynarodowe reperkusje „sprawy Turowskiego”. Pozytywne sprawdzenie i zweryfikowanie Tomasza Turowskiego przez polskie służby specjalne jest ich niewątpliwą porażką i kompromituje je w oczach partnerów z NATO.

Fakt zatrudnienia na wysokich stanowiskach w administracji państwowej osoby z wywiadu nielegalnego PRL może osłabić zaufanie państw zachodnich do zdolności i efektywności polskich służb specjalnych. W konsekwencji sojusznicy z NATO mogą zmniejszyć wymianę informacji, zaś współpracę z Polską realizować tylko na symbolicznym poziomie.

Analizując przygotowania do wizyty w dniu 10 kwietnia 2010 r., należy stwierdzić, że służby specjalne RP nie zabezpieczyły wizyty Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego w Katyniu.

Służby specjalne RP nie sprawdziły osób organizujących wizytę w Katyniu, są to wieloletnie zaniedbania w tym obszarze.

Reasumując, tzw. sprawa Turowskiego udowodniła, że polski system bezpieczeństwa jest słaby. Potwierdziły to ostatnie wydarzenia na Krymie, kiedy szefowie BBN i MON tuż przed zbrojną interwencją Rosji na Krymie wykluczali taką możliwość i przekonywali, że Moskwa nie jest zainteresowana destabilizacją Ukrainy. System bezpieczeństwa narodowego RP posiada poważne luki, które pomimo tragedii smoleńskiej nie zostały usunięte.

2

RELACJE 46 ŚWIADKÓW OPISUJĄCYCH EKSPLOZJĘ SAMOLOTU TU-154M

OSIEDLE SZCZIOTKINO

1.1 BLOKI MIESZKALNE

900-800 METRÓW NA WSCHÓD OD MIEJSCA UPADKU

KOŁO ŚCIEŻKI PODEJŚCIA I RADIOLATARNI

- Świadek 1 – **ALEKSANDER** (mieszkaniec bloku naprzeciwko radiolaterni.)

„Usłyszałem dźwięk silnika jakiegoś samolotu, następnie przytłumiony huk, niejako trzask. W tym też momencie dostrzegłem ciemniejszy punkt we mgle, jakby dym, po czym w mgnieniu oka pojawiła się tam kula ognia, która zapadła się do środka i zniknęła. Od tego momentu dźwięk silnika wydał się dziwny, a ja krzyknąłem do żony, by zawiadomiła milicję, bo będzie katastrofa lotnicza”.

- Świadek 2 – **IRINA** (dozorczyni i mieszkanka bloku naprzeciwko radiolaterni.)

„Słyszałam świst i eksplozję, a chwilę później kosmiczny dźwięk silnika, który zaczął słabnąć. W pierwszej chwili pomyślałam, że to jakieś ćwiczenia”.

- Świadek 3 – emerytowana nauczycielka, pracownica zakładu usytuowanego obok warsztatów samochodowych, naprzeciwko radiolaterni.

„Okolo 10.00 wiadomo było, że coś złego się dzieje. Ludzie, usłyszawszy wybuch, zaczęli biec w kierunku szosy. Ja ruszyłam za nimi. Kiedy wszyscy dobiegliśmy do szosy, co nastąpiło zaledwie kilkanaście minut od upadku polskiej maszyny, stał tam już kordon funkcjonariuszy OMON, którzy nikogo na miejsce katastrofy nie dopuszczali”.

PODWÓRKO DOMU JEDNORODZINNEGO NA OSIEDLU SZCZIOTKINO

600 METRÓW NA PÓŁNOC OD ZNALEZIENIA PIERWSZYCH ODŁAMKÓW



● Świadek 4 – **SIERGIEJ WANDIEROW** – właściciel domu jednorodzinnego

„Ten dzień zapadnie w mojej pamięci do końca życia. Na własne oczy widziałem katastrofę. Do tragedii doszło przed moim własnym domem. Mieszkam zaledwie 400 metrów od miejsca katastrofy.

W sobotę rano byłem przed domem. Nagle usłyszałem straszny huk. Na zamglonym niebie pojawił się samolot. Samolot jak samolot – pomyślałem. Mieszkając kilkaset metrów od lotniska, do takiego widoku można się przyzwyczaić. Jedno mnie jednak zdziwiło – w pewnej chwili ten huk po prostu zamarł. Dosłownie na ułamek sekundy nad lasem zawisła grobowa cisza. Odwróciłem głowę i zobaczyłem spadający samolot. Nogi się pode mną ugięły.

Po chwili rozległ się **okropny huk** i wśród drzew pojawiła się **łuna ognia**. (...) Nie mogę uwierzyć w to, co się stało. Zwłaszcza że tragedia ta wydarzyła się na moich oczach, tuż przed moim domem”.

GARAŻE I

500 METRÓW NA WSCHÓD OD MIEJSCA UPADKU



● Świadek 5 – ANATOLIJ ŻUJEW

Relacja 1

„Do garażu przyszedłem o godzinie **10:35 – 10:40**. Czas ten podaję w przybliżeniu, ponieważ nie patrzyłem na zegarek. [...] Po upływie około 5 do 10 minut usłyszałem warkot silników samolotu. Był to warkot równy i płynny. Nad spółdzielnią garażowo-budowlaną ciągle przelatuja samoloty, ale tym razem, biorąc pod uwagę warunki atmosferyczne, postanowiłem odejść na bok prostopadle od garaży, aby zobaczyć samolot w czasie jego zajścia do lądowania. Próbowałem dostrzec samolot, patrzyłem w jego stronę, ale z powodu zalegającej mgły nie udało mi się go zobaczyć. Nagle gwałtownie warknęły silniki samolotu i wtedy zobaczyłem jego sylwetkę. **Samolot niejako wyłonił się z mgły. Miało to miejsce w odległości około 150 metrów od miejsca, w którym stałem.** Samolot znajdował się bardzo nisko, około **10 metrów** nad ziemią. Próbował nabrać wysokości. Zobaczyłem go pod kątem około 40-45 stopni w stosunku do horyzontu.

Po tym jak zaryczały silniki powstał silny oślepiający błysk. Nie dostrzegłem, jaki to był samolot, zorientowałem się jednak, że to był duży samolot, po prostu ogromny. Po tym jak nastąpił ten błysk, obserwowałem samolot przez **1 do 2 sekund**, w tym czasie próbował on nabrać wysokości. Potem zamilkł warkot silników, a samolot znalazł się nad ulicą Kutuzowa w mieście Smoleńsku, gdzie straciłem go z pola widzenia.

Nie słyszałem żadnych **wybuchów** ani trzasków, po tym jak zamilkł warkot silników. Od tego momentu panowała już cisza. [...]

Po opuszczeniu obszaru garaży zobaczyłem kawałek skrzydła samolotu. Skrzydło to znajdowało się w odległości około **30 metrów** od ulicy Kutuzowa, około **100 metrów** od linii prostej łączącej radiolarnię i pas startów i lądowań

lotniska. Na drodze polnej nieopodal skrzydła znajdowały się części samolotu. Idąc dalej ujrzałem pas połamanych drzew, które powalił lecący samolot. Tam też znajdowało się złamane drzewo o średnicy około **30-35 cm**, znajdujące się na wzniesieniu o wysokości **7 do 9 metrów**. W pobliżu radiolarni znajdowały się młode, ścięte drzewa na wysokości około **2,5 metra**”.



Pokazuje rękoma owal o średnicy 120 cm

Relacja 2

„Staliśmy na skraju garaży. Niczego nie było widać, ani samolotu, ani nic, a dźwięk samolotu taki równy, piękny, miękki. Odszedłem, żeby popatrzeć, a jego nie widać, a ryk słysząc. I potem motory jak nie rykną, ile w nich mocy i jak się nie zerwał, jak tylko samolot był w stanie. I poleciał tak migiem – furt..., przemknął. I taki wybuch był jak żółtko, żółtko jajka. Okrągłe i nic więcej”.

Relacja 3

„Anatolij Iwanowicz, dozorca pobliskiego muzeum, skończył dyżur o siódmej rano. Wrócił do domu, zjadł śniadanie i o wpół do dziesiątej siedział już w swoim garażu obok lotniska. Nagle usłyszał warkot silnika. Kiedy wyjrzał, oślepił go błysk rozświetlający mgłę. Wydobył się z niego samolot. Mimo że leciał 100 metrów od Iwanowicza, wydawał się olbrzymi. Był bardzo nisko. Wyglądało, jakby próbował się wzbić. Po sekundzie jednak zniknął we mgle. Żadnych wybuchów czy trzasków łamiących się drzew. Po prostu zniknął i zamilkł”.



● Świadek 6 - MARIF IPATOW

Relacja 1

„Trochę wcześniej ja przyjechałem tutaj.
Widziałem, jak tam samolot ODLATUJE.
On tak nisko ZRYWA SIĘ.
Spostrzegłem, że dzieje się coś poważnego.
Tam TRZESZCZY, TRZESZCZY. (Pokazuje ręką jak trzęsło samolotem).
I tam szum taki, jak **BOMBA**”.

UWAGA.

Na załączonym zdjęciu widać miejsce przed garażem nr 329, z którego MARIF IPATOW zobaczył nisko odlatujący (wzbijający się do góry) samolot. Uwzględniając znaczne zaniżenie garaży w stosunku do grupy drzew, za którymi znajdowała się „pancerna brzoza”, należy przyjąć, iż samolot w tym miejscu leciał na wysokości KILKUDZIESIĘCIU metrów.

Jest to pierwsza relacja świadka z soboty 10.04.2010 przytoczona przez rosyjską telewizję „VESTI RU”. Znamienna jest relacja świadka, który widział samolot ponad drzewami oraz, że **trzęsło nim**, kiedy nad nimi przelatywał.



Marif Ipatovv opisał, co zobaczył:



**'Byłem tu jakieś 15 minut, kiedy
zobaczyłem nisko lecący samolot,**



**z którym działo się coś poważnego.
Ciął skrzydłami drzewa**



**i potem usłyszałem w oddali wielki hałas.
Jakby wybuchła bomba.'**



Relacja 1 – ZMANIPULOWANA przez „TVN” – niedziela 11.04.2010

„Przyjechałem może 15 minut przed tym wydarzeniem. Zobaczyłem samolot, który leciał bardzo nisko. Ewidentnie było coś nie tak. Zaczął ścinać czubki drzew i tam w oddali usłyszeliśmy duży szum – jak WYBUCH BOMBY”.



Relacja 1 – ZMANIPULOWANA przez „POLSAT-NEWS” – niedziela 11.04.2010

„Byłem tutaj od 15 minut, kiedy zobaczyłem lecący nisko samolot. Działo się coś złego. Ścinał drzewa, potem było słychać wielki huk, jakby WYBUCH BOMBY”.



Relacja 2

„BYŁ SILNY WYBUCH”



● Świadek 7 – DMITR ZAKHARKIN vel ЯНИС РУСКУЛЬ

„Samoloty tutaj lądują często. Przywykliśmy do wydawanych przez nich dźwięków. Ten samolot lądował z jakimś przerywanym szumem silników i głośnymi trzaskami. [...] Przechylał się nad drzewami raz w jedną, raz w drugą stronę. Zaczął rozpadać się na części. To wszystko co widziałem”.

● Świadek 8 – NN – ANNA Z MĘŻEM

„Tego samego ranka przyszliśmy do garażu po samochód (zaraz za lotniskiem położone są garaże). Silna mgła, nie mogłam wiele zobaczyć. Mój mąż okazał się bardziej spostrzegawczy. Patrząc, mówi on, taka widoczność, że samolot nijak się nie może, krąży nad lotniskiem. A potem, kiedy weszliśmy do garażu, rozległo się silne plaśnięcie, podobne do wybuchu. Mąż powiedział: na pewno samolot upadł. Ja mu wtedy nie uwierzyłam. Kiedy wyjeżdżaliśmy z garażu, a było już około 12:00, droga prowadząca do centrum była zamknięta, milicjanci sprawdzali dokumenty i pytali, gdzie jedziemy i po co”.

● Świadek 9 – NN – właściciel garażu

Kiedy to się stało, stał przed garażem i palił papierosa. W tym momencie usłyszał:

„TRZY GŁUCHE HUKI i to wszystko. Ten ostatni... już mgła była. Widać było niewielki język ognia. Trudno określić jaki, po prostu nieduży.

Kiedy on już upadał, szybko za jakieś 3 – 5 minut przyleciało pogotowie. Oni przylecieli i chcieli pojechać na miejsce upadku samolotu. Przez radiostację dowiedzieli się, co się zdarzyło. Tak to rozbił się polski prezydent. Wycofali ich. Byli tu i nie próbowali dalej jechać. Pogotowie wycofali. Zauważyli zapewne, że tam pogotowie nie ma już nic do roboty. Żadna pomoc niepotrzebna. Wszystko to dzieje się w 10 – 15 minut, że wszyscy zginęli usłyszałem od lekarki pogotowia. Do niej zadzwonili, czy poprzez radiostację podali, że z powrotem wycofać się, że nie ma kogo ratować”.

● Świadek 10 – NN – pracownik zakładu produkcyjnego koło garaży.



„Byłem tu w tym czasie. Ja go nie widziałem, słyszałem. Podniosłem oczy i wyskoczyłem, a wszystko jeszcze leci w powietrzu, chociaż wysokość nieduża, wszystko w powietrzu – elementy duraluminium. One spadały na ziemię, nieznaczne, nieduże elementy”.

● Świadek 11 – **NIKOLAJ**, okolice garaży.

„Wstałem z miejsca, wyszedłem zapalić papierosa i usłyszałem eksplozję daleko, pomiędzy 10:30, a 11 godziną. Widziałem bardzo gęstą mgłę, było chłodno, musiałem założyć kufajkę. Nadlatującego samolotu nie widziałem. Mgła była zbyt gęsta, aby go przez nią dostrzec, ale słyszałem eksplozję, a potem nastąpił błysk. To było oślepiające. Błysk był oślepiający. Samolot był wtedy w powietrzu. Błysk widziałem z kierunku bliższej radiolaterni, skąd nadlatywał samolot, on lądował od wschodu.

Odstęp w czasie między wybuchem, a błyskiem był nieduży, to było 15 sekund, może 20. Dwadzieścia, nie więcej. Nie widziałem samolotu, ja tylko słyszałem silniki, jak coraz więcej i więcej hałasu, pełna moc.

W brzozę uderzył kawał blachy. Usłyszałem świst i zobaczyłem jak ona (blacha) leci i uderza w drzewo, w brzozę, to było skrzydło samolotu. Końcówka bardzo szybko się kręciła. Wszystko było bardzo szybko, w mgnieniu oka. Ona odbiła się od brzozy, skrzydło trochę i tam gdzie spadła w kierunku szosy. Skrzydło leciało bardzo, bardzo szybko. Obracało się w prawo i leciało raz w górę, raz w dół. Było wyżej, to niżej. To było bardzo szybko, w mgnieniu oka. Samo skrzydło uderzyło w brzozę. Ono obracało się w prawo. Ono motało się w koronach drzew i dalej długo jeszcze słyszałem trzaski, ono waliło drzewa. Jakiś czas potem upadło tam. Upadło pod drzewem. Ja tylko ten błysk i tylko tę końcówkę widziałem”.



● Świadek 12 – **NN**

Relacja 1

„Była mgła. Niczego nie widziałem, słyszałem tylko. Dokładnie przeleciał nade mną, a potem, po dwóch, trzech sekundach, taki niezrozumiały charakter, świst i taki odgłos; na przykład jak wagony towarowe podłączają. O, taki odgłos był”.

SZOSA KUTUZOWA

300 METRÓW NA PÓŁNOC OD MIEJSCA UPADKU NA WYSOKOŚCI POMNIKA-CZOŁGU

● Świadek 13 – **ALEKSANDER**, pracownik budowlany zatrudniony na budowie w okolicy pomnika-czołgu, oddalonej na północ od lotniska.

„Byłem w pracy około 10:30 – 10:40. Pamiętam, że jechałem przez centrum i nie było tam mgły. Koło soboru widziałem lekką dymkę, to jest po drugiej stronie rzeki niż lotnisko. Kiedy jechałem w kierunku miasteczka Pieczersk, pomyślałem K**** mać, kiedy to zobaczyłem, co tam się działo. Jechałem jakby przez jakąś chmurę. Jechałem powoli, z powodu mgły, ale przejechałem wjazd na budowę. Obawiałem się zawracać w takich warunkach, dlatego postawiłem samochód gdzieś przy czołgu-pomniku, tam już była dużo lepsza widoczność, ale i tak poszedłem na piechotę, to mniej więcej 5 minut. [...]

Widoczność – to była tragedia. Jak dotarłem do bramy, to usłyszałem **huk**. Spojrzałem nad siebie w górę, ale przez mgłę nie dostrzegłem niczego. Słyszałem **trzaski**, poczułem **podmuch** i po chwili usłyszałem **drugi huk**, koło lotniska.

[...] I pamiętam, że o 11:15 już nie było mgły. Mężczyzna z polskiej gazety spytał mnie, czy coś widziałem, to odpowiedziałem co słyszałem – huk, trzaski. To wszystko co pamiętam”.

● Świadek 14 – Nick: **BERIC** 11:14

„Tylko co w rejonie czołgu upadł i wybuchł samolot”.

● Świadek 15 – **NIKOŁAJ SZEWCZENKO**,
kierowca autobusu miejskiego.

Relacja 1

„Widziałem jak zaczepił o druty, przyhamowałem, zaraz potem spadł. (...) On był na wysokości **12-13 m**. Wtedy zaczął się przekręcać, bo był bez skrzydła. Zahaczył o drzewo, to spowodowało wyrównanie lotu. Przeleciał nad drogą i tu coś się od niego oderwało – część ogonowa. Zaraz za drogą uderzył o ziemię”.



Relacja 2

„Z tego punktu usłyszałem ryk samolotu i zobaczyłem iskry z samolotu. Zacząłem hamować. Idzie bardzo nisko. Myślałem, że spadnie na drogę kołami w dół. Tak jak się schodzi do lądowania. O drzewa się zaczepia na tę stronę przelatuje i tam w dole jakaś część samolotu upada.

Wyrównał on i tak jak on na tę stronę był przechylony, to jak zaczepił, to na tę stronę wyrównał. Tak trochę wyrównał i tu poszedł, i tam upadł. Oto co widziałem na własne oczy”.

300 METRÓW NA ZACHÓD OD MIEJSCA UPADKU NA WYSOKOŚCI ŚCIEŻKI PODEJŚCIA

● Świadek 16 – **WŁADIMIR A.**, kierowca.

„Była mgła. Ja jechałem ostrożnie. Nagle wyłoniło się we mgle podwozie, skrzydło i zarys sylwetki jakiegoś dużego samolotu, z przodu tuż nade mną. Przeleciał nad szosą bardzo szybko i zanim zniknął we mgle, po drugiej stronie szosy, widoczny był moment, kiedy odpadła od niego duża część. **TO CHYBA BYŁ OGON** tego samolotu razem ze sterami, o kształcie litery „T”. Ten ster natychmiast odrzuciło ku dołowi. Ja słyszałem trzask, jakby odbił się on od drzewa po tamtej stronie szosy. Chciałem się nawet zatrzymać, aby udzielić pomocy ludziom tego samolotu, ale pomyślałem, że lepiej jak najprędzej powiadomić służby ratunkowe”.



● Świadek 17 – **NN**

„Mnie funkcjonariusz straży granicznej powiedział [...] w czasie lotu koszącego, jak się **OGON ODERWAŁ** i tam ...”

● Świadkowie – NN

Według relacji świadków wybuch był na tyle silny, że od samolotu ODERWAŁO TYLNĄ CZĘŚĆ. To zdarzyło się około kilometra od pasa startów i lądowań lotniska.

GARAŻE II

400 METRÓW (PRZEZ POLE PODEJŚCIA) NA PÓŁNOC OD MIEJSCA UPADKU



● Świadek 18 – NN

„Pomyślałem sobie; pewnie coś tam (400 metrów) palą i butelka wybuchła

HOTEL „NOWYJ”

300 METRÓW NA POŁUDNIOWY WSCHÓD OD MIEJSCA UPADKU



● Świadek 19 – **RUSTAM** (pracownik hotelu)

Relacja 1

„Słyszę dziwny dźwięk, nietypowy dla lądowania, taki świszczący. Samolotu nie było widać, tylko zarys. Ogon tylko widziałem. Poczułem, że coś się stanie i takie małe jakby od komety, takie coś. Dosłownie za sekundę plaśnięcie, takie plaśnięcie niezrozumiałe”.



Relacja 2

Mgła była wszędzie dookoła, a za ogonem taki płomień na 5 metrów. [...] Ogon był w pozycji normalnej”.

● Świadek 20 – **SŁAWOMIR WIŚNIEWSKI** (montażysta filmowy TVP)

Relacja 1

„Słyszę głos silnika, tylko ten dźwięk był trochę inny, patrzę we mgłę i widzę, że idzie samolot nisko, lewym skrzydłem prawie że w dół. [...] Przez okno usłyszałem taki straszny huk i dwa błyski ognia, ale nie jakiś wielki wybuch”.

Relacja 2 12:47 (czas moskiewski)

„Mając chwilę czasu, szykując sobie sprzętu do montażu, a pamiętając, że tu jest podejście do lotniska, słyszę głos silnika. Tylko ten silnik był jakiś dziwny. Dźwięk taki inny. Patrzę, we mgle idzie samolot bardzo nisko, lewym skrzydłem prawie że w dół. I normalnie słysząc taki huk. Miałem otwarte okno. Coś tutaj było niszczone, tak trątwiane. Za chwilę wiesz, był huk, dwa, proszę Ciebie błyski ognia – mówię, wywalił się samolot.

No to Wiesz, za kamerę jak typowy pies ogrodnika, znaczy ten... człowiek który coś tam ma do czynienia z mediami. I Wiesz, biegiem. Przeleciałem przez te błoto, patrzę – polski samolot.

To były dwa takie wybuchy. To nie była wielka kula ognia, tak jak przy potężnym wybuchu samolotu z wypełnionymi, pełnymi zbiornikami paliwa. To tak Wiesz, wybuch tak jak wybuch. Ja myślałem, że to jakiś mały samolot.

No ale jak już pobiegłem na miejsce, patrzę a to jest nasz. Tam znalazłem oczywiście czarną skrzynkę, rozwalony ogon, zniszczony silnik i kadłub. Wbrew pozorom tam nic wielkiego nie było. Nie palił się. Nie było wielkiego ognia. Takie małe jakby ognisko, powiedzmy sobie. Zaraz chwila, przyjechała jedna straż, ale bardzo miernie im to szło. No i już kawałek dalej widziałem, że były różne szczątki, ale żeby ktoś zginął to nie. Bo myślałem, że to jakiś pusty samolot, typu, Wiesz, piloci, obsługa i tak dalej. No bo wiem z INFO, że to prezydencki samolot, ale chyba raczej nie było tam 70 czy ileś osób. Nie, żadne takie, normalne. Potworna cisza jak po katastrofie.

Tam próbowałem uciekać przed tymi FSB. Zaczęli mnie ganiać. Oni mnie, ja ich. Jak padłem potąd w błoto to już niestety nie mogłem. Złapali mnie, wyrwali. Kazali oddać kasety.

A czy służby były na miejscu?

Podejrzewam, że oni byli zaraz za mną, bo zobaczyłem, że jakaś blokada, to pobiegłem przez to...

A tu się nie da przejść, bo jest błoto, mokradła. Jak nie to, że wpadłem w błoto, to bym uciekł i z drugiej strony bym robił zdjęcia.

Czy widziałeś zwłoki?

Wiesz, zwłok tego typu jak typowa katastrofa, bo byłem świadkiem tego, co się działo w Kabatach, to raczej nie. Ale że była jakaś potworna ilość zwłok, czy szczątków, jak to przy katastrofach, nic takiego nie widziałem. Może nie zdążyłem tam dojść.

Czy był ogień?

Jaki tam ogień. Troszeczkę drzew tam się paliło i taka potworna cisza, zwyczajna cisza, jak po katastrofie. Strażacy krzyczeli, że tu podjechać, tam podjechać, bo oni nie mogli od tej strony podjechać, bo tam jest błoto. To od drugiej strony. Taki ten ich gruzawik podjechał. Nie za bardzo im się spieszyło”.

Relacja 3

„Akurat stałem w oknie, [...] jak to typowy montażysta. Widzę samolot, huk, ogień. No to co robię? Biorę za kamerę i biegnę. Przyjechali szybko strażacy [...] Strażacy krzyczeli; tu podjechać, tam podjechać, bo oni nie mogli od tej strony podjechać, bo tam jest błoto, to od drugiej strony, tutaj właśnie taki ten „GRUZAWIKIEM” podjechał, nie za bardzo im się spieszyło. [...] Miałem kawałek polskiego samolotu, ale mi go zabrali. Po prostu mnie zrewidowali, czy nie mam broni, czy nie jestem szpiegiem”.



Relacja 4

„Akurat stałem w oknie. Kurde taka mgła, to ja nic nie zrobię... dupa błada. Nagle widzę, przede wszystkim głównie słyszę, dźwięk lądującego samolotu, ale na mój gust to jest coś nie tak, on jakoś dziwnie leci. Dla mnie to był dziwny dźwięk. Nagle patrzę, ten samolot idzie pod bardzo dużym kątem i z tego, co później widziałem musiał zahaczyć o glebę albo o drzewa, po prostu.

Przyznam się szczerze, że ja nie widziałem żadnych zwłok, żadnych szczątków ludzkich. To była jedna masa gruzu. Płonęły tylko drzewa. Przyjechali szybko strażacy, nie było jakiegoś typowego wielkiego pożaru. Wszystko to była miazga. [...] Były rozwalone rzeczy, szczątki i tak dalej. Miałem kawałek polskiego samolotu, ale niestety mi go zabrali. [...] Żadnych ciał nie widziałem. [...] Mniej więcej z prawej strony patrząc, idąc na wprost leżał kadłub, później kawałek dalej jakby koło straży pożarnej były szczątki, ale to żebym widział na przykład masę ciał ludzkich... to nic takiego nie widziałem. Może po prostu nie zdążyłem dojść, ale wydawało mi się, że to bardziej samolot pusty leciał. Ten samolot był całkiem zniszczony, rozbity, jak to przy takiej okazji [...] Mam na zdjęciach różne też fragmenty, szczątki itd. Ale żadnych szczątków ludzkich. Oczywiście były fotele, nie fotele, rzeczy jakieś osobiste, jakieś powiedzmy tam zeszyty, kartki, ubrania to tak. To było porozrzucane, ale żadnych ciał nie widziałem”.

Relacja 5, godzinę po katastrofie.

„Usłyszałem huk silników i wyjrzałem na zewnątrz, żeby zobaczyć, jak samolot podchodzi do lądowania. To był rządowy TUPOLEW w biało-czerwonych barwach. Na ogonie szachownica, czerwony pas na białym tle. Zdziwiło mnie jednak, że maszyna jest pochylona o 40°. Nagle jednym skrzydłem zaryła w ziemię. Huk, eksplozja i pożar. Rozbiła się... Gdy tylko zorientowałem się, co się stało, złapałem kamerę i pobiegłem na miejsce. Wszędzie walały się szczątki samolotu. Silnik, kawałki kadłuba. Niektóre części płonęły. Wszędzie dym...

Relacja 6, trzy dni po katastrofie.

„Całej sylwetki samolotu, od dzioba do ogona nie widziałem, tylko lewe skrzydło orzące ziemię oraz fragment kadłuba. Jakiś znak rozpoznawczy na nim. To były ułamki sekund. Samolot był już mocno przechylony, około 40° w lewo. Potem nastąpił huk i w powietrze wystrzelił mały słup ognia. Rozbił się. [...] Tak czy inaczej złapałem kamerę, pobiegłem w kierunku miejsca katastrofy. Tak jak powiedziałem było to 400 metrów. To ile mogłem biec? Moment. Szczególnie że część drogi była z górki. Byłem pierwszy na miejscu katastrofy. Dopiero potem przyjechała straż pożarna. Całe pole było przeorane, drzewa połamane. Szczątki samolotu. Niektóre się jeszcze paliły. [...] Nadal jednak nie docierało do mnie, że maszyna rozbiła się z prezydentem i całą delegacją. Nie było żadnych śladów, że zginęło blisko sto osób. [...] **Nie było foteli, walizek, toreb, ani – przede wszystkim – ciał, czy ludzkich szczątków.** Tam gdzie ja byłem spadł tylko silnik, część kadłuba. [...] Dopóki byli strażacy wszystko było OK. [...] potem pojawili się ludzie z FSO [...] Doszło do szarpaniny. Dwa byczki wzięły mnie pod pachy. W międzyczasie widziałem, że przez las od strony lotniska przybiegło kilku dyplomatów w garniturach.”

Relacja 7

„Ja porzez okno patrząc, mój wzrok był skierowany prosto na drzewa, które były przed lotniskiem SIEWIERNYJ, a tam gdzie szosa, gdzie jest wiatr, jest większy ruch powietrza. Po prostu ta mgła była lekko przewiana i mówiąc nieładnie, ten samolot, który niestety spadł, trafił w dziurę w tej mgle. I w tej dziurze widziałem skrzydło pionowo w dół. [...] Od momentu tego tragicznego dźwięku do słupa ognia minęło nie więcej niż 5 – 6 sekund. Koniec skrzydła leciał na wysokości szosy. Części samolotu które dotykałem, nie śmierdziały paliwem. Ta część, którą widać w mojej dłoni, którą odkładałem.”

Relacja 8

„Stojąc w oknie, widząc jak spada ten samolot [...] mówię, to co widziałem wcześniej, usłyszawszy ten nienaturalny dźwięk silników lotniczych. [...] Spojrzałem w tamtym kierunku, skąd ten dźwięk dochodził,

zobaczyłem zarys samolotu ze skrzydłem pionowo w dół, usłyszałem taki łomot, takie łup, takie lekkie nawet drżenie ziemi i za chwilę był słup ognia, takie typowe jak można na filmach oglądać z eksplozji. Dla mnie wydawało się dziwne, że ten słup ognia, tego dymu, jest stosunkowo niewielki, stąd moje przekonanie, biegnąc z kamerą, że to jest samolot wojskowy, jakiś mały, nieznaczny.

8 UL. CZKAŁOWA

600 METRÓW NA POŁUDNIE OD MIEJSCA UPADKU

- Świadek 21, 11:43

„Siedzę na ul. Czkałowa, słyszę co za **grzmot**? A tu znowu ktoś miękko ląduje. Kto w takiej mgłę ląduje?”

9. UL. KUTUZOWA

BLOKI MIESZKALNE

250 METRÓW NA POŁUDNIE OD MIEJSCA UPADKU

- Świadek 22 – **ANNA NIKOŁAJEWA-NOSARCZUK**, mieszkanka bloku

Okna mieszkania wychodzą w linii prostej na stację benzynową, KIA-centrum i miejsce upadku Tu-154M.

„Nagle usłyszałam taki **grzmot**, jakby coś **wybuchło**. Rozejrzałam się dookoła, no niby nic się nie stało, więc dalej myślałam okna”.



- Świadek 23 – **TATIANA**, mieszkanka bloku

„Usłyszałam tylko huk. Wyszedłam przed dom, ale wszystko było już zagrodzone. Chodziłam tylko w tę i z powrotem i cała się trzęsłam”.

10 STACJA BENZYNOWA „ИНАПОКОМ”

150 METRÓW NA POŁUDNIE OD MIEJSCA UPADKU

- Świadek 24 – **NADIEŻDA** (pracownica stacji benzynowej)

„Kiedy przyszedłam do pracy była gęsta mgła, brzydko, wilgotno i pochmurno. Pomieszczenie, w którym pracuję jest specjalnie wygłuszone. Nie słyszałam nic szczególnego, żadnego huku czy innego podobnego dźwięku, tylko nagle w parkujących w pobliżu samochodach włączyły się alarmy”.

11 KIA – CENTRUM

100 METRÓW NA POŁUDNIE OD MIEJSCA UPADKU

- Świadek 25 – **OKSANA** (pracownica salonu KIA-CENTRUM)

„Nic nie usłyszeliśmy, tylko ziemia się **zatrzęsła**”.



● Świadek 26 – IGOR FOMIN (pracownik warsztatu)

Relacja 1

„Jak samolot leciał, wydawał dziwny hałas, dźwięk był świszczący, trzaskający, głośny – jakby strzelający. Był **głuchy stuk i strzelił płomień**. W tym czasie była mgła, ale nieduża. Kiedy przybiegłem na miejsce zdarzenia praktycznie mgły nie było.[...] Tutaj przecież było widać”.

Relacja 2

„Nisko leciał, przechylił się na lewą stronę i zahaczył skrzydłem o drzewa, potem poszedł tam. Tam widać było ścięte drzewa. słyszałem też **głuche uderzenie**, nie było zbyt głośne, potem było widać **ogień, kulę ognia**”.

Relacja 3

„Ja tam byłem nim ogrodzono teren. To były szczątki porzucane w promieniu **150 metrów**, może więcej. **Nie było wybuchu, tylko głuchy dźwięk i chmura pyłu**”.

Relacja 4

„Akurat wyszedłem przed warsztat zapalić papierosa. Zwykle, gdy do lądowania na lotnisku podchodziły samoloty, nie było ich słychać. A tu usłyszałem kilka głuchych dźwięków, takie trach, trach, to samolot zahaczał o drzewa. Nagle stanął w płomieniach, to był duży ogień. Potem znowu był głuchy dźwięk i **ziemia się zatrzęsła**”.

Relacja 5

„Wyszliśmy z przyjacielem zapalić. Nagle słyszę – leci. Buch, buch, takie ostre dźwięki. Potem dowiedziałem się, że tam drzewa padały. On o drzewa zahaczał. Skrzydłem tam zahaczał i takie ostre dźwięki było słychać, jakby strzelali. I potem od nas, jak jest budowa, z za niej tam wzlatuje i przechyla się”.

Relacja 6

„Wyleciał... Przechylony był na lewą burtę. Tam za drzewa zaczepił i tu w krzaki. Dźwięk był głuchy i był nieduży wybuch i płomień wysokie, bardzo wysokie”.

● Świadek 27 – Władimir Iwanow vel SAFONIENKO, pracownik warsztatu

„Była sobota 10 kwietnia. Akurat pracowałem w swoim warsztacie samochodowym. Jest on oddalony nie więcej jak 200 metrów od wojskowego lotniska SIEWIERNYJ. Byłem pochłonięty pracą, gdy moją uwagę zwrócił huk podchodzącego



do lądowania samolotu. Podniosłem głowę. Nagle, nie dalej jak 65 metrów od mojego warsztatu, zobaczyłem błysk i drzewa łamiące się jak zapalki. Od razu pobiegłem w tamtym kierunku”.

● Świadek 28 – **EDUARD CZARNOKNIŻNIK**, szef serwisu blacharsko-lakierniczego KIA CENTRUM

Relacja 1

„Przyszedłem do pracy o 10:00. Podeszedłem do okna, usłyszałem odgłos samolotu. Samoloty tutaj w sezonie latem lądują codziennie kilka razy i znam dobrze dźwięk lądującego samolotu. To był inny dźwięk – nie buczenie, ale świst ze skrzypieniem. Była bardzo gęsta mgła. Ja nie widziałem, aby samolot krążył nad lotniskiem. Popatrzyłem przez okno i zobaczyłem, że samolot spada – przechylił się na lewe skrzydło i dziobem w dół. Lecił w mgle, ścinając wierzchołki drzew. Przed samym upadkiem urwała mu się CZĘŚĆ OGONOWA. Potem upadł w lasu. Rozległ się ciężki łomot i błysk do wierzchołków drzew. Dosłownie w ciągu kilku minut, usłyszałem syrenę. Tu podjechał samochód strażacki. Następnie - MCZS i kordonem otoczyli obszar”.



Relacja 2

„Stałem przy oknie, gdy nagle usłyszałem dziwny świst. Zobaczyłem samolot, który leciał dziwnie przekrzywiony i w którymś momencie, ścinając wierzchołki drzew, upadł na ziemię. [...] Widziałem, jak OGON SAMOLOTU ODPADŁ JESZCZE W POWIETRZU”.

Relacja 3

„Ja od razu zrozumiałem, że samolot spada. On leciał przechylony na lewo i nosem w dół. Potem był gruchot i łuna. Potem już nic nie było widać za mgłą”.

Relacja 4

„Ja pracuję w autosalonie sąsiadującym z lotniskiem. W sobotę u nas było mało interesantów i z braku zajęcia patrzyłem się w okno. I w nim zobaczyłem samolot: on leciał przekreślony na lewy bok. Dźwięk u niego był niezwykły, jakiś taki nieokreślony pomruk, który mnie przeraził. A potem samolot skierował się nosem w ziemię i za chwilę zniknął z widoku. Wszystko odbyło się bardzo szybko. Nastąpiło uderzenie, wyraźnie uderzenie, niewskazujące na wybuch. Błysk i wszystko zasłoniła mgła”.

Relacja 5

„O 10:50 znajdowałem się w swoim biurze i usłyszałem niezwykajny dźwięk. Samoloty u nas lądują i do dźwięku lądującego samolotu przywykliśmy. No tym razem dźwięk był jakby świszczący, skrzypiący, to przyciągnęło uwagę. Podeszedłem do okna i zobaczyłem samolot. Od razu pomyślałem, że on spada, dlatego że normalnie samolot do pasa podchodzi równo, a ten szedł z przechyleniem na lewe skrzydło i przednią część. Przed upadkiem u niego oderwała się CZĘŚĆ OGONOWA. Potem on upadł. Błysk. Wybuchu nie było, był łomot – dźwięk podobny do tego jak pojazdy rozbijają się. Potem wszystko skryło się we mgle”.



● Świadek 29 – **SIERGIEJ GLINCZENKO**, pracownik warsztatu samochodowego

„Patrzyłem przez okno. Myślałem, że osiwięję! To działo się na moich oczach, tuż przede mną. Najpierw samolot uderzył w drzewo i stracił jedno skrzydło. Kiedy przelatywał obok mojego okna, spadał pochylony kołami do góry. A potem zobaczyłem tylko wielki błysk, jakby całe pole płonęło. Nigdy nie zapomnę tego huk. To, co zobaczyłem, tak mnie oszołomiło, że nie byłem w stanie ruszyć się z miejsca. Bardzo

się bałem. Proszę sobie wyobrazić: kolos wielkości bloku mieszkalnego spada z nieba. Słyszac potężny huk, pracownicy warsztatu wybiegli ze swoich boksów. Tylko ja rozumiałem, co się stało, więc w panice zacząłem krzyczeć, żeby nikt tam się nie zbliżał. Spodziewałem się, że maszyna lada moment eksploduje. Dwaj pracownicy, nie zważając na grożące im niebezpieczeństwo, rzucili się biegiem w stronę polany”.

12 OKOLICE LOTNISKA

● Świadek 30 – **NN** – funkcjonariusz

„Proszę nie ujawniać, w jakiej służbie pracuje, bo mogliby mnie zidentyfikować. To mała służba i nie jest nas dużo. Powiedziano mi dzień przed katastrofą, że będzie leciał. Godzinę przed jego lądowaniem nad lotniskiem było dużo dymu, zamgleń, smogu. Było kilka lotów. **Jeden samolot latał od 9:00 nad lotniskiem**, potem drugi wylądował, a inny dwa razy miał nieudane podejścia do lądowania.

Pamiętam jak inny oficer powiedział mi: Kurwa, takiej mgły to ja w życiu nie widziałem i po drugim nieudanym podejściu samolotu powiedział nam dowódca: nasz IL-76 poleciał do Moskwy. **Ale polska załoga też zdecydowała się tu za chwilę lądować. Widzicie jaka jest pogoda, więc jeśli coś się stanie, powiedzcie prasie albo wszystkim, że cztery razy podchodził do lądowania. Bo kto podchodzi w taką pogodę? Ten, kto zszedł z rozumu.**

Ja pomyślałem, że samolot polskiego prezydenta, to ten, który krążył nad lotniskiem, ale to zajęło około pół godziny, może godzinę, kiedy ja cały czas słyszałem samolot, a kiedy usłyszałem moc startową, bardzo charakterystyczny dźwięk, pomyślałem, że jednak będzie wszystko w porządku. Ale samolot uszkodził drzewa – ja widziałem błysk, słyszałem uderzenia i serię wybuchów”.



● Świadek 31 – **NN**

„Zwykle gdy samoloty lądują, słychać tu odgłos obrotów silnika. Tym razem dźwięk był jakiś dziwny. Potem słyszeliśmy tylko **WIELKI HUK**”.

● Świadek 32 – **Roman Dieselnikow**

„Wszyscy dowiedzieli się bardzo szybko. Zaczęli się zbiegać. Przybyłem chwilę po uderzeniu samolotu o ziemię. Wielu słyszało HUK. Ktoś wezwał straż”.

● Świadek 33 – **SIERGIEJ GIERASIMOW**

„Ja usłyszałem **trzy trzaski**, jakby pękały balony, a potem **błysk**, o tam. [pokazuje miejsce, gdzie znajdują się biało-czerwone szczątki samolotu]. No jak powiedzieć, [błysk] NATYCHMIAST ZGASŁ”.



RELACJE REPORTERÓW

http://world.lb.ua/news/2010/04/10/37621_aviakatastrofa_tu154_pod_smolen.html

Авиакатастрофа под Смоленском 10 апреля 2010 13:50

Из слов очевидцев можно говорить о том, что самолет пытался приземлиться в очень густом тумане. Левое крыло наткнулся на дерево. Самолет упал в 1,5 километрах от аэропорта. Тогда произошел мощный взрыв.

<http://www.arms-expo.ru/050055050048124049053048048051.html>

В субботу 10 апреля под Смоленском потерпел крушение самолет Ту-154.

Очевидцы произошедшего сообщали о нескольких взрывах и стрельбе.

<http://www.mr7.ru/articles/26187/>

Кадры с места трагедии под Смоленском 10 АПРЕЛЯ 2010 Г. 14:36

«На высоте примерно 20 метров лайнер президента Польши задел за верхушки деревьев и развалился на части», - отметил собеседник «Интерфакса».

<http://www.smolensk2.ru/story.php?id=12768>

Полет в один конец

По предварительной версии силовиков, зацепив шасси дерево, самолет потерял управление, после чего задел еще несколько деревьев, а затем у машины отвалилось крыло и загорелся фюзеляж. «Хлопок мы слышали, но не обратили на это внимания,— рассказали на автозаправочной станции, которая находится неподалеку от места аварии.— Только потом по телевизору передали, что у нас разбился самолет».

<http://www.1prime.ru/news/articles/-201/%7BB7BE3578-205F-4A51-AA04-A11146398FB0%7D.uif>

Крушение Ту-154: пилоты президентского лайнера пошли „на посадку по принуждению”

РИА „Новости” приводят данные очевидцев трагедии. Невольные свидетели говорят о прерывистом гуле двигателей снижающегося самолета, не характерном для обычной штатной посадки. Информационное агентство цитирует первого заместителя начальника главного штаба ВВС России Александра Алешина, который отметил, что экипаж президентского самолета несколько раз отказался выполнять указания диспетчера. Очевидцы утверждают, что гул двигателей самолета был прерывистым.

<http://www.newsland.ru/news/detail/id/486994/>

Очевидцы рассказали о крушении Ту-154 10.04.2010

„За несколько секунд до взрыва, последовавшего после падения самолета, рев двигателей самолета резко усилился, очевидно, пилот уже у самой земли попытался еще раз набрать высоту».

<http://www.svobodanews.ru/content/article/2008434.html>

Еще одна трагедия Катыни Опубликовано 10.04.2010 20:45

Очевидцы, с кем удалось поговорить, видели самолет, слышали сильный хлопок, удар, взрыв. Все видеозаписи, которые были сделаны очевидцами на любительские камеры или телефоны, сейчас находятся у сотрудников правоохранительных органов. Поговорить с очевидцами на данный момент вообще не представляется возможным, потому что они все взяты под контроль сотрудниками правоохранительных органов.

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=352437>

Падение польского самолета: подробности катастрофы 10.04.2010

На военном аэродроме «Северный» под Смоленском продолжают работать пожарные. При ударе о землю президентский самолет вспыхнул.

13. PŁYTA LOTNISKA

PAS STARTOWY

OKOŁO 600 METRÓW NA ZACHÓD OD MIEJSCA UPADKU



● Świadek 34 – **ARTUR WOSZTYL**, pilot jaka-40

Relacja 1

„Stojąc przy swoim samolocie, usłyszeliśmy dźwięk silników Tu-154 podchodzącego do lądowania. Rozpoznałem to po charakterystycznym dźwięku pracy silników tego samolotu. Nadmieniam, że go nie widziałem, a jedynie słyszałem. Był dźwięk podejścia do lądowania na ustalonym zakresie pracy

silników. W pewnym momencie usłyszałem, że silniki zaczynają wchodzić na zakres startowy, tak jakby pilot chciał zwiększyć obroty silnika, a tym samym wyrównać lot lub przejść na wznoszenie. W tej chwili zastanawiałem się, co mogło ich skłonić do takiego działania. PO DODANIU OBROTÓW PO UPŁYWIE KILKU SEKUND USŁYSHAŁEM GŁOŚNE TRZASKI, HUKI I DETONACJE. DO TEGO DOSZEDŁ MILK-NĄCY DŹWIĘK PRACUJĄCEGO SILNIKA, A NASTĘPNIE NASTAŁA CISZA. Dla mnie były to przerażające dźwięki, których mam nadzieję nigdy w życiu nie usłyszę. Te dźwięki dobiegały z kierunku podejścia do lądowania”.

Relacja 2

„Byłem na płycie lotniska i nasłuchiwałem, jak tupolew podchodził do lądowania (...) Słyszałem pracujące silniki samolotu, który zbliżał się do lotniska. Nagle usłyszeliśmy, bo nie tylko ja tam byłem, była tam cała załoga razem ze mną. Usłyszeliśmy – obroty zaczęły narastać do maksymalnych, następnie po kilku sekundach; **TRZASKI, HUKI**, następne kilka sekund **TEN DŹWIĘK....**”

● Świadek 35 – **KOWALCZKO**, członek załogi jaka-40

„Cały czas jestem w szoku i nie mogę dojść do siebie. Ludzie muszą dowiedzieć się, jak to tam wyglądało. Bo teraz tylko wciąż słyszę, że winni są tylko polscy piloci. A tu, na lotnisku, z obsługą tego lotu też działy się dziwne rzeczy, które trzeba wyjaśnić.

Po wylądowaniu część z nas stanęła przy pasie lotniska i czekała na tupolewa. Piloci wrócili do samolotu i przez radio rozmawiali z załogą prezydenckiej maszyny. Oni wiedzieli od nas, że jest mgła i bardzo złe warunki, ale nie spanikowali.

Po kilkunastu minutach usłyszeliśmy dźwięk nadlatującego Tu-154. Początkowo odgłos był całkowicie normalny, silnik pracował spokojnie. W pewnej chwili jednak dobiegł nas huk silnika, taki jak przy starcie, więc wiedzieliśmy od razu, że dzieje się coś złego. **PO CHWILI USŁYSZELIŚMY ODGŁOS DWÓCH EKSPLOZJI, PO NICH JAKIEŚ GŁUCHE TRZASKI. I ZAPADŁA CISZA.** Byliśmy przerażeni, bo zdaliśmy sobie sprawę, że doszło do katastrofy.

Krzyczeliśmy do nich [Rosjan], że jest katastrofa, machaliśmy rękami, pokazywaliśmy, by tam natychmiast jechali, że samolot się rozbił. Żeby nas zabrali, bo może trzeba ratować rannych, pomóc w ewakuacji. Rosjanie jakby niczego nie rozumieli. Dopiero gdy na nich nakrzyczeliśmy, wsiedli do samochodów i ruszyli w stronę, gdzie rozbił się samolot. Ale po chwili zawracali, bo tam było coś zagrodzone. Musieli jechać inną stroną. Gdy nas mijali, pytaliśmy, czy coś wiedzą, co z tupolewem? Jeden z nich przez otwarte drzwi auta rzucił nam: „Odlecieli”. Nic z tego nie rozumieliśmy”.

● Świadek 36 – **AGNIESZKA ŻULIŃSKA**, stewardesa jaka-40
„Czekaliśmy na wylądowanie Tupolewa. Słyszeliśmy, jak się zbliża. W pewnym momencie był **jeden huk**, za chwilę **drugi huk**, po czym cisza”.



● Świadek 37 – śp. **REMIGIUSZ MUŚ**, technik jaka-40
„[...] Wyszliśmy z samolotu wypatrywać tupolewa. Pogo-
da, widoczność pogorszyła się ponownie. Wróciłem do samo-
lotu i nadałem przez radiostację „Arek, teraz widać już dwie-
ście”, odpowiedział „Dzięki”. Wróciłem po tym przed samolot.
Po kilku minutach usłyszeliśmy charakterystyczne gwizdzące
brzmienie silników tupolewa, typowe dla zmniejszanych obro-
tów przy zniżaniu. Nagle obroty wzrosły do maksymalnych.
Po dwóch sekundach **UDERZENIE I TRZY WYBUCHY**
i krótko trwający dźwięk zatrzymującego się jednego silnika,
a potem już cisza”.



Sytuacja nasza wyglądała tak, że nie wiedzieliśmy, czy mo-
żemy oddalać się od samolotu. Obserwowaliśmy tylko prze-
jeżdżające obok nas pojazdy ratownicze. Po około 5 minutach nawiązałem łączność z wieżą, zapytując, „co
z naszą tutką”, odpowiedział mi „żebym wysiadł z samolotu, bo oni stacjonują 50 metrów od samolotu,
którym przylecieliśmy”. Spotkaliśmy się z nim, drżącym głosem odpowiedział nam, że tupolew spadł. Po
około godzinie, kiedy nikt się nami nie interesował, postanowiliśmy pójść na miejsce zdarzenia. Okazało
się, że miejsce to nie jest oddalone 1500 metrów, jak wcześniej nas informowano, lecz 400-500 metrów od
progu pasa i 50 metrów w lewo zgodnie z kierunkiem lądowania”.

WIEŻA KONTROLI LOTÓW

OKOŁO 500 METRÓW NA ZACHÓD OD MIEJSCA UPADKU

● Świadek 38 – **PAWEŁ PLUSIN**, dowódca kontroli lotów
„Po otrzymaniu z pokładu odpowiedzi o tym, że wysokość 1500 metrów została osiągnięta, wydałem
komendę: „zająć 500 metrów według ciśnienia lotniska”. Następnie zapytałem go „Czy lądowałeś już na
wojskowym lotnisku?”, On odpowiedział: „Oczywiście”. Powiedziałem Mu, że ustawione są reflektory, to



znaczy na spotkanie kursu startowego. Następnie powiadomił mnie o zajęciu 500 metrów. Powiedziałem, że trzeba koniecznie kontrolować wysokość [...] W odległości około 1200-1500 metrów kierownik strefy lądowania [Wiktor Ryżenko] wydał komendę: „Horyzont” w związku z tym, że samolot Tu-154M obniżył się poniżej ścieżki zejścia. Odpowiedzią była cisza. Wtedy ja, kilka razy wydałem komendę: „Odejdźcie na drugi krąg”.

Odpowiedzi nie było. Po kilku sekundach usłyszałem lekki wybuch. Chęć także uściślić, iż łączność z samolotem miałem cały czas, ale samolot nie reagował na moje komendy. Po lekkim wybuchu ja kilka razy wywoływałem sygnał wywoławczy – „101”. Odpowiedzią była cisza”.

MIEJSCE OCZEKIWANIA NA DELEGACJĘ

OKOŁO 1100 METRÓW NA ZACHÓD OD MIEJSCA UPADKU

● Świadek 39 – kapitan **ALEKSANDR MURAMSZCZIKOW**, dowódca oddziału nr 3 rosyjskiej straży pożarnej Ministerstwa ds. Sytuacji Nadzwyczajnych ze Smoleńska, który jako jeden z pierwszych dotarł na miejsce katastrofy polskiego samolotu Tu-154M.

„Lotnisko SIEWIERNYJ znajduje się na terenie ZADNIEPROWSKIEGO rejonu, który ochrania nasza jednostka. 7 i 10 kwietnia, kiedy przyleciały delegacje rządowe, my we wzmocnionym składzie pełniliśmy służbę bezpośrednio na pasie startów i lądowań. Zostały podjęte bezprecedensowe względy bezpieczeństwa. Myśmy stacjonowali na trzecim parkingu.

Kiedy lądował JAK-40 Ministerstwa Obrony Polski, warunki pogodowe nie były jeszcze krytyczne. Z lewej strony pasa podszedł i odszedł z wysokości 3 metrów do góry nasz transportowiec. [...]”

Po 40 minutach usłyszeliśmy nadlatujący samolot prezydencki. Na lotnisku wcześniej stacjonowały myśliwce. Gdy startowały i pokonywały barierę dźwięku, słychać było trzask. I 10 kwietnia rano usłyszeliśmy podobny dźwięk i początkowo nie przywiązywaliśmy do niego znaczenia. Ogluszającego wybuchu nie było. Był **głuchy trzask** – i wszystko.

Nasz pododdział – 2 moje wozy strażackie i lotniskowy wóz straży pożarnej dojeżdżały do miejsca katastrofy od strony drogi, my z funkcjonariuszami Federalnej Służby Ochrony pomknęliśmy naprzeciw po pasie startowym.”

● Świadek 40 – **strażak** (nie chce podać personaliów)

„Akurat byłem bardzo blisko, na dworze. Samolot spadł na moich oczach. Po prostu spadł. **Nie było żadnego wybuchu, tylko taki głuchy dźwięk.** Jeszcze w powietrzu **zapalił się** po tym jak zahaczył o drzewa”.



● Świadek 41 – **DMITRIJ NIKONOW**, kierowca wozu strażackiego
„U mnie w samochodzie było otwarte ono. Ja usłyszałem **głośny dźwięk, jakby coś się rozpadało.** Na początku **silny wybuch, potem dwa błyski ognia**”.

● Świadek 42 – **GEORGY POLTAWCZENKO**, przedstawiciel prezydenta Miedwiediewa.

„Ja i członkowie delegacji czekaliśmy na ten samolot. [...] Prawie nie słyszeliśmy zbliżającego się samolotu, nie słyszeliśmy silników. Potem usły-

szeliśmy dziwny dźwięk, który nie brzmiał jak uderzenie. A potem powiedziano nam, że samolot się rozbił. Byliśmy na miejscu katastrofy dosłownie po trzech minutach”.

● Świadek 43 – **DARIUSZ GÓRCZYŃSKI**

„W pewnym momencie usłyszałem ryk silników, a następnie głośny huk. Pobiegliśmy do samochodów i szybko pojechaliśmy w stronę, skąd dobiegał huk. Wysiedliśmy z samochodów na końcu pasa i pobiegliśmy dalej”.

● Świadek 44 – **ALEKSANDRA IGNIATIEŃKOWA**, lekarz – ratownik medyczny Pogotowia Ratunkowego Rejonu Smoleńskiego zabezpieczającego wizytę polskiej delegacji.

Centralny Szpital Rejonowy, wioska POKORNOWO, około 8 kilometrów od miejsca katastrofy.

„Pojechali najpierw strażacy. My od razu byliśmy za bramą, żołnierze nam ją otworzyli i jechaliśmy do samolotu, a strażacy byli już w środku. Tam było jakieś kierownictwo, pokazali strażakom, gdzie jechać, a my za nimi. Słyszeliśmy zresztą coś w rodzaju uderzenia, stuknięcia.



● Świadek 45 – **JAROSŁAW OLECHOWSKI**, reporter TVP

„Udało mi się przedrzeć przez ten szczelny kordon milicji. Widziałem ogon samolotu, polskiego tupolewa. Leży na ziemi. Rozmawiałem z milicjantem, który wychodził z tego miejsca. Był dosłownie na miejscu katastrofy. On mówił tak: Samolot leciał bardzo nisko nad ziemią, przechylony na lewe skrzydło. Mniej więcej 45° wynosiło to przechylenie. Zawadził skrzydłem o ziemię. Wyrył, skrzydło wyryło w ziemi taki długi i głęboki rów. Po upadku SAMOLOT EKSPLODOWAŁ.”

● Świadek 46 – **ŻONA śp. TADEUSZA D.**, pośła zabitego nad Smoleńskiem.

„Usłyszałam... Asia, Asia”. W tle słychać było trzaski, a właściwie to głos mojego męża był w tle, a dominujące były huk i trzaski. Słychać było też głosy ludzi, jakby głos tłumu. Nie było to wyraźne. Nie rozpoznałam jakichkolwiek słów. Był to krzyk ludzi. Nagranie to trwało dwie, trzy sekundy. Głos męża był niewyraźny. Trzaski to były krótkie, ostre dźwięki. Tak, jakby łamał się wafel lub plastik plus dźwięk przypominający hałas wiatru w słuchawce telefonu. (Joanna D., żona pośła Leszka D., który tuż przed śmiercią uzyskał połączenie z telefonem żony i nagrał słowa pożegnania na pocztce głosowej; po odsłuchaniu przez żonę relacja została skasowana, a Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego twierdzi, że kopia nagrania nie zachowała się).

Patrz m.in.: youtube.com, youtube.ru, polskie, rosyjskie, angielskie, amerykańskie portale internetowe, polskie i rosyjskie telewizje, polskie, rosyjskie i amerykańskie przeglądarki internetowe.

Opracował: Zespół Analiz Systemowych

3

SYMULACJA OSTATNICH SEKUND LOTU P101

Glenn A. Jørgensen

*Wykonano obliczenia dynamiczne dla ostatniego lotu PL 101 i dla trzech różnych długości utraconego skrzydła; utrata końcówki skrzydła o długości $\Delta L=5,54$ m jak wyjaśniono w raporcie MAK oraz dodatkowej utraty skrzydła na długość $\Delta L=9,5$ m oraz $\Delta L=11,5$ m, wykorzystując nawet ostrożniejsze podejście niż przedstawione **. Porównano wyniki uzyskane za pomocą dwóch metod (prostej powierzchni i CFD – Obliczeniowej Dynamiki Ciecży, ang. Computational Fluid Dynamics) w celu oszacowania wynikowego momentu przechylającego związanego z asymetryczną utratą powierzchni skrzydła.*

Wyniki uzyskane z obliczeń dynamicznych porównujemy do podobnych obliczeń wykonanych niezależnie przy zastosowaniu bardziej złożonych modeli, wskazując na wysoki poziom korelacji przy podobnych danych wejściowych.

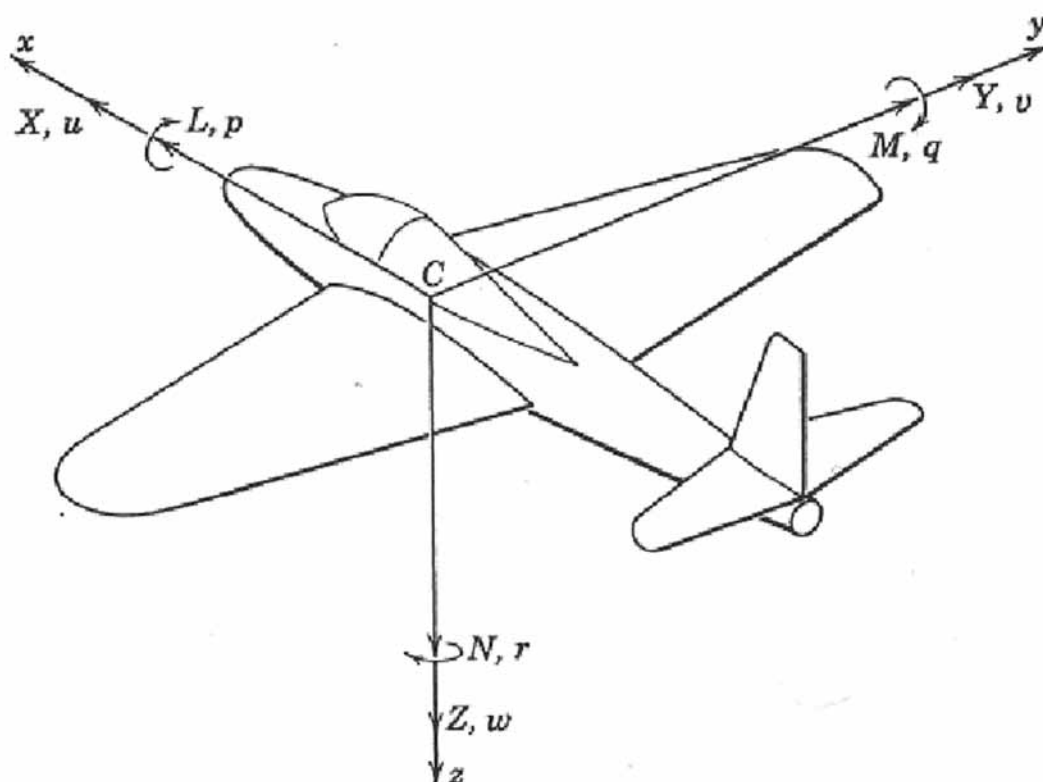
Ogólne wnioski zgadzają się z tymi przedstawionymi uprzednio: Utrata skrzydła na odcinku $\Delta L=5,54$ m nie wyjaśnia ani zarejestrowanego kąta przechylenia, ani też jego zmiany, a samolot przeleciał z zapasem nad brzoza, która miała spowodować oderwanie końcówki skrzydła.

**** ISTOTNA UWAGA:**

Źródłem parametrów wejściowych wykorzystanych w przedstawianych tu obliczeniach dla przypadku utraty skrzydła na odcinku $\Delta L = 5,54$ m są dane wejściowe pochodzące z opracowania CFD autorstwa pana Kowaleczko [9]. Autor korzysta z nich, aby pokazać, że nawet na podstawie użytych przez niego wartości utraty siły nośnej, jego zdaniem przeszacowanych nie da się wyjaśnić zarejestrowanego kąta przechyłu. Autor w żadnym wypadku nie akceptuje wartości zaproponowanych przez p. Kowaleczkę.

16-12-2013 (aktualizacja 29-01-2014)

MODEL



Rys. 1 Definicja układu współrzędnych. Rysunek zapożyczony z [6].

Dla ciała sztywnego poruszającego się w trzech wymiarach przedstawiono poniżej równania ruchu. Notacja objaśniona w [5].

Zmienne x, y, z odpowiadają współrzędnym, z początkiem układu współrzędnych umiejscowionym w środku masy pojazdu.

Oś x położona jest w płaszczyźnie symetrii samolotu i skierowana ku jego dziobowi. Oś z również położona jest w płaszczyźnie symetrii, prostopadłe do osi x , a skierowana jest w przybliżeniu ku dołowi. Oś y dopełnia prawoskrętny układ ortogonalny, kierując się w przybliżeniu ku zewnętrznemu krańcowi prawego skrzydła.

Zmienne u, v, w odpowiadają składowym wektora liniowej prędkości chwilowej odpowiednio w kierunkach osi x, y i z .

Zmienne X, Y, Z odpowiadają składowym siły aerodynamicznej odpowiednio w kierunkach osi x, y i z .

Zmienne p, q, r odpowiadają składowym chwilowej prędkości obrotowej skierowanym odpowiednio wokół osi x, y i z .

Zmienne L, M, N odpowiadają składowym momentów aerodynamicznych skierowanych odpowiednio wokół osi x, y i z .

Choć nie oznaczono ich na rysunku, zmienne Φ, Θ, Ψ odpowiadają wartościom kąta obrotu w stosunku do stanu równowagi odpowiednio wokół osi x, y i z . Stąd $p = d\Phi/dt$, $q = d\Theta/dt$ oraz $r = d\Psi/dt$.

Stąd równania sił można zapisać jako

$$\begin{pmatrix} X \\ Y \\ Z \end{pmatrix} + mg_0 \begin{pmatrix} -\sin \Theta \\ \cos \Theta \sin \Phi \\ \cos \Theta \cos \Phi \end{pmatrix} = m \begin{pmatrix} \dot{u} + qw - rv \\ \dot{v} + ru - pw \\ \dot{w} + pv - qu \end{pmatrix}$$

Przy wartościach momentów obrotowych wyznaczonych jako

$$L = \int_m (y\ddot{z} - z\ddot{y}) dm$$

$$M = \int_m (z\ddot{x} - x\ddot{z}) dm$$

$$N = \int_m (x\ddot{y} - y\ddot{x}) dm$$

$$L = A \cdot \dot{p} - (B - C)q \cdot r + D \cdot (r^2 - q^2) - E(pq + \dot{r}) + F(pr - \dot{q})$$

$$M = B \cdot \dot{q} - (C - A)p \cdot r + D \cdot (p\dot{q} - r) - E(p^2 - r^2) - F(qr + \dot{p})$$

$$N = C \cdot \dot{r} - (A - B) \cdot pq - D \cdot (rp + \dot{q}) + E \cdot (rq - \dot{p}) + F \cdot (q^2 - p^2)$$

Współczynniki A, B, C, D i E dane są jako

$$A := I_{xx} \quad B := I_{yy} \quad C := I_{zz}$$

$$D := I_{yz} \quad E := I_{xz} \quad F := I_{xy}$$

Moment bezwładności	Rząd wielkości w odniesieniu do $ I_{xx} $	Uwaga
$ I_{xx} , I_{yy} , I_{zz} $	1	
$ I_{xz} $	1/10	
$ I_{xy} , I_{yz} $	1/100 or less	Caused by assym. wing

Tabela 1. Rząd wielkości różnych momentów bezwładności.

Równania przytoczone powyżej są uproszczone poprzez pominięcie wyrażen w drugiej potędze przy niewielkich zaburzeniach lub iloczynów zmiennych o niewielkim zakresie wahań. Momenty bezwładności I_{xy} oraz I_{yz} mają wartość zerową tylko dla samolotu symetrycznego. W razie utraty końcówki skrzydła powyższy przypadek oczywiście nie zachodzi, ale badane tutaj przypadki nadal są o rzędy wielkości mniejsze niż główny moment bezwładności I_{xx} i jako takie można je pominąć.

Stąd zakładając, że uproszczone równania ruchu można zapisać jako:

Moment obrotowy wokół osi X:

$$L = A \cdot dp/dt = I_{xx} \cdot d^2\Theta/dt^2$$

PARAMETR	727-200	TU-154M	JEDNOSTKA
MASA PRZY STARCIE (MAX)	95030	102000	kg
MASA PRZY STARCIE (PUSTY)	45360	55300	kg
ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ	32,92	37,55	m
MAX POWIERCHNIA SKRZYDEŁ	157.9	201.5	m ²
PRĘDKOŚĆ	1017	950	km/h
WYSOKOŚĆ	10.36	11.4	m
DŁUGOŚĆ	46.7	48	m
SIŁA CIĄGU	3x77	3x103	kN
PRZECZYLAJĄCY MOMENT BEZWŁADNOŚCI	1.67x106	(Oszacowanie przez porównanie z 727) 1.67x106	SLUG*FT ²
KONFIG. SILNIKOWA	MONTOWANE Z TYŁU	MONTOWANE Z TYŁU	--
KONFIG. OGONA	WYSOKIE "T"	WYSOKIE "T"	
WIDOK Z GÓRY			

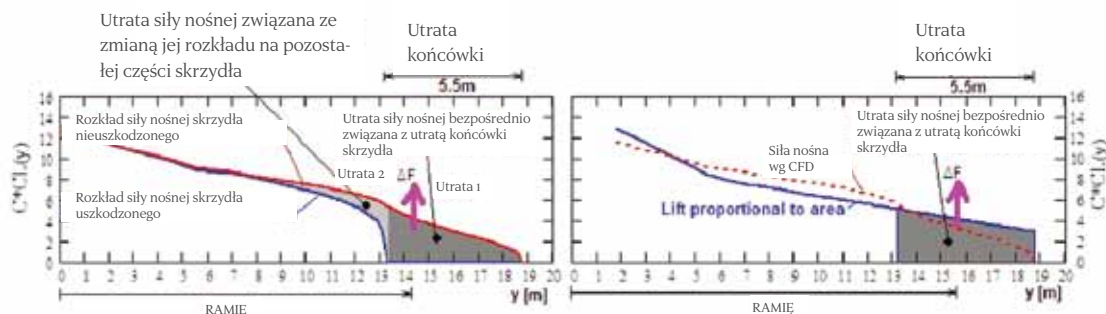
Tabela 2. Główne parametry Tu-154M w porównaniu z boeingiem 727-200

Uwaga:

Obliczenia przytoczone w treści dodatków wykorzystują odmienne nazewnictwo niektórych zmiennych oraz zwrot osi współrzędnych Z w porównaniu z nazewnictwem powyżej. Ponieważ wszystkie zmienne zdefiniowane są w treści dodatków, nie powinno to prowadzić do niejasności

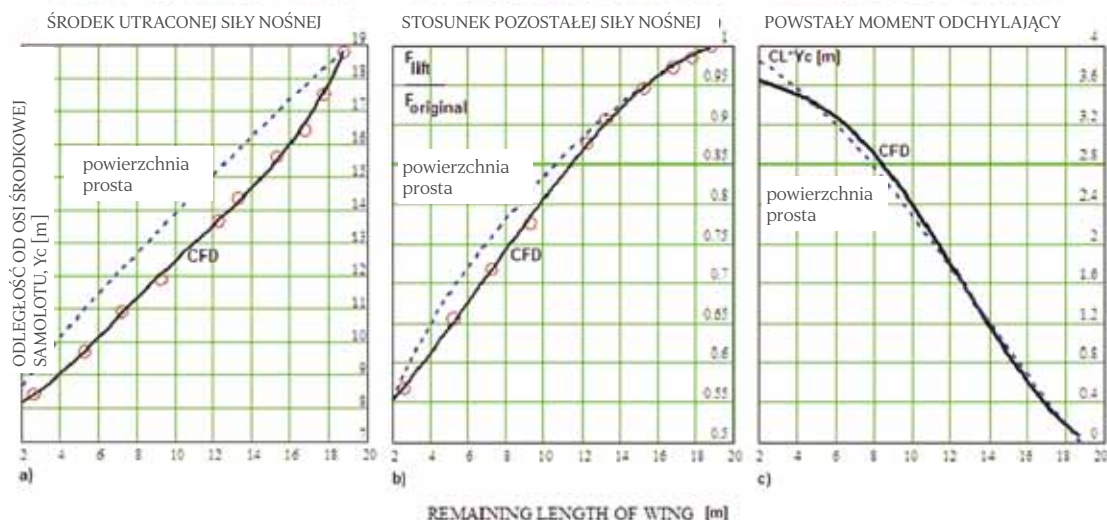
MOMENT POCHYLAJĄCY SPOWODOWANY UTRATĄ SKRZYDŁA

Utrata części skrzydła po jednej stronie samolotu spowoduje powstanie momentu pochylającego L , skierowanego wokół osi podłużnej samolotu i wywołanego różnicą całkowitej siły nośnej po jego stronie prawej i lewej. Moment pochylający wyznacza się jako iloczyn różnicy sił ΔF oraz faktycznego punktu przyłożenia takiej siły wypadkowej (RAMIĘ siły). Ów moment L można wyznaczyć za pomocą metody powierzchni prostej (patrz dodatek 1) zakładając równomierne rozłożenie całkowitej siły nośnej po całej powierzchni skrzydła (patrz rys. 2, po prawej)



Rys. 2 Rozkład siły nośnej na skrzydle w konfiguracji do lądowania (klapy pod kątem 36°), utrata siły nośnej i wypadkowe ramię siły uzyskane za pomocą CFD (po lewej) i metody powierzchni prostej (po prawej).

lub można go wyznaczyć precyzyjniej na podstawie złożonych symulacji Obliczeniowej Dynamiki Ciecży (ang. Computational Fluid Dynamic – CFD), uwzględniające faktyczną trójwymiarową geometrię i konfigurację samolotu [9] (patrz rys. 2 po lewej). Pierwsza metoda w niewielkim zakresie niedoszacowuje siły ΔF (patrz rys. 3b) i przeszacowuje jej ramię (patrz rys. 3a), jednak iloczyn $L = \Delta F \cdot \text{Arm}$ wyznaczony za pomocą obu tych metod jest bardzo zbliżony (patrz rys. 3c).



Rys. 3. Ramię – Y_c a), Stosunek siły pozostałej b) oraz Wypadkowy moment pochylający c) wyznaczone za pomocą metody powierzchni prostej (simple area) oraz symulacji CFD. Dane pochodzą z [9].

W pierwszym badanym przypadku (CASE I) po utracie 5,54 m końcówki skrzydła (29% długości skrzydła), pozostała długość skrzydła wynosi:

$$L_r = 18,775 \text{ m} - 5,54 \text{ m} = 13,235 \text{ m}$$

Z Rys. 3c widzimy, że obie metody dają niemalże identyczne wyniki jeśli chodzi o wartość napędzającego momentu pochylającego, dlatego też z punktu widzenia wyników przedstawionych w niniejszym opracowaniu nie ma większego znaczenia, z której metody korzystamy.

W drugim badanym przypadku (CASE IIb) po utracie 9,5 m końcówki skrzydła (50% długości skrzydła), pozostała długość skrzydła wynosi:

$$L_r = 9.3 \text{ m}$$

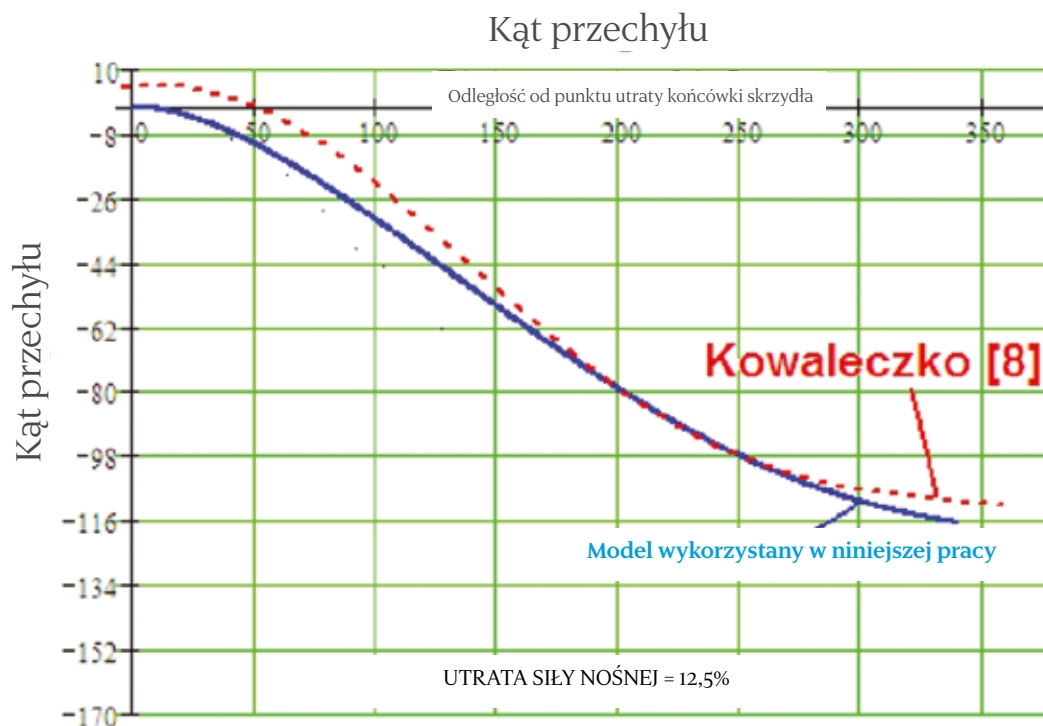
W trzecim badanym przypadku (CASE IIc) po utracie 11,5 m końcówki skrzydła (61% długości skrzydła), pozostała długość skrzydła wynosi:

$$L_r = 7.3 \text{ m}$$

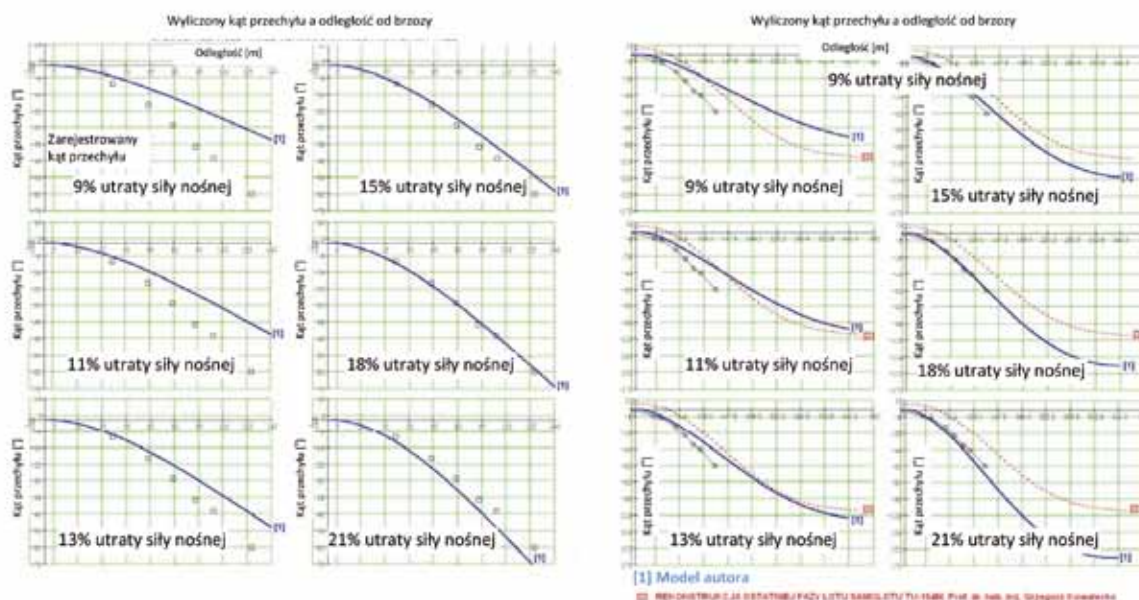
WYNIKI OTRZYMANE Z OBLICZEŃ DYNAMICZNYCH

Funkcję ciągłą w czasie można opisać jako granicę ciągu czasowego, gdzie różnica odstępów pomiędzy kolejnymi wyrazami ciągu zbiega do zera. Wyliczenia dynamiczne przedstawione w niniejszym opracowaniu przygotowano na podstawie układów dyskretnych równań opisujących stany przestrzenne w czasie i zakładających częściowo stałe warunki, jeśli chodzi o równowagę między całkowitym oporem aerodynamicznym a siłą ciągu itp. w momencie utraty pierwszego fragmentu skrzydła. Zdarzenie to miało mieć miejsce przy (lub ponad) omawianej brzozie, około 330m przed miejscem uderzenia skrzydła o ziemię. Początkową prędkość pionową wyznacza się całkując dane otrzymane z zapisu czujnika przyspieszenia pionowego z wcześniejszej pozycji, dla której prędkość początkowa jest znana na podstawie pomiarów GPS. Wysokość nad poziomem gruntu wspomnianej brzozy wyznacza się przez całkowanie od miejsca zderzenia $Z=0\text{m}$ wstecz (a nie przez podwójne całkowanie danych zarejestrowanych przez czujnik przyspieszenia pionowego, głównie aby wyeliminować niepewność pomiaru wysokości na początku takiej operacji podwójnego całkowania). Model w oryginale zawierał również wyrażenie opisujące opór aerodynamiczny związany z obrotem skrzydeł samolotu wokół jego osi podłużnej (przechył), ale jako że wyrażenie owo miało tylko bardzo niewielki wpływ na mechanikę ruchu ($\sim 1^\circ$ to 2° kąta przechyłu), pominięto je, aby uniknąć bezcelowych dyskusji na jego temat.

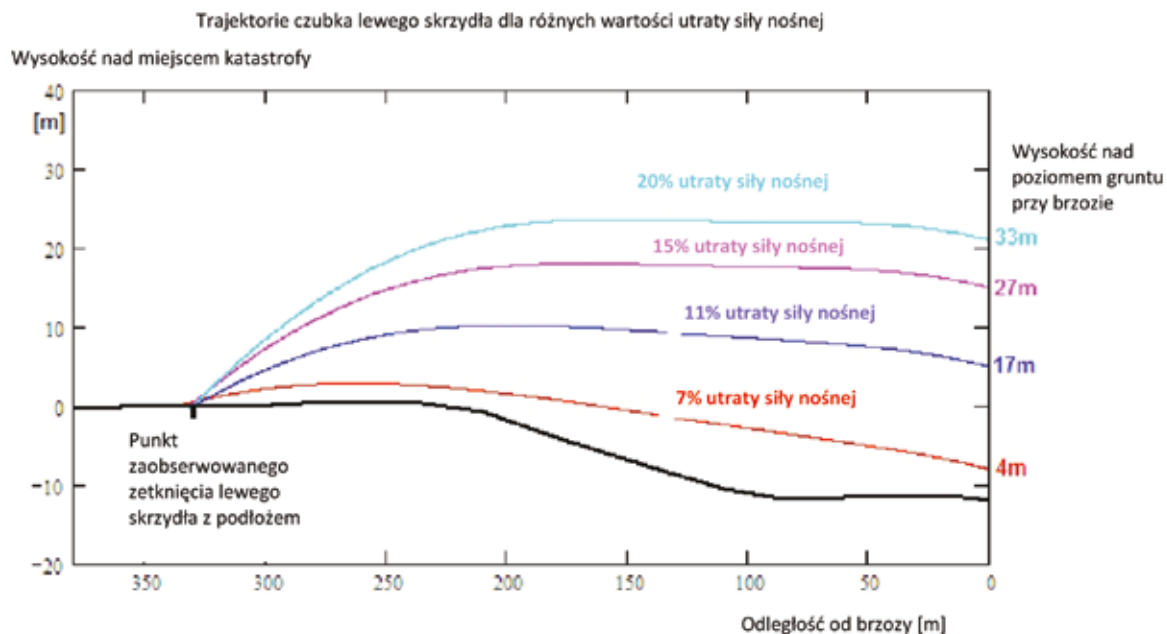
Główny wpływ na spowolnienie zmiany kąta przechyłu pod koniec ruchu związany jest ze zmianą lokalnego kąta natarcia spowodowaną jego obrotem łącznie z przemieszczaniem się ku dołowi z rosnącą prędkością samolotu niemalże odwróconego do góry nogami.



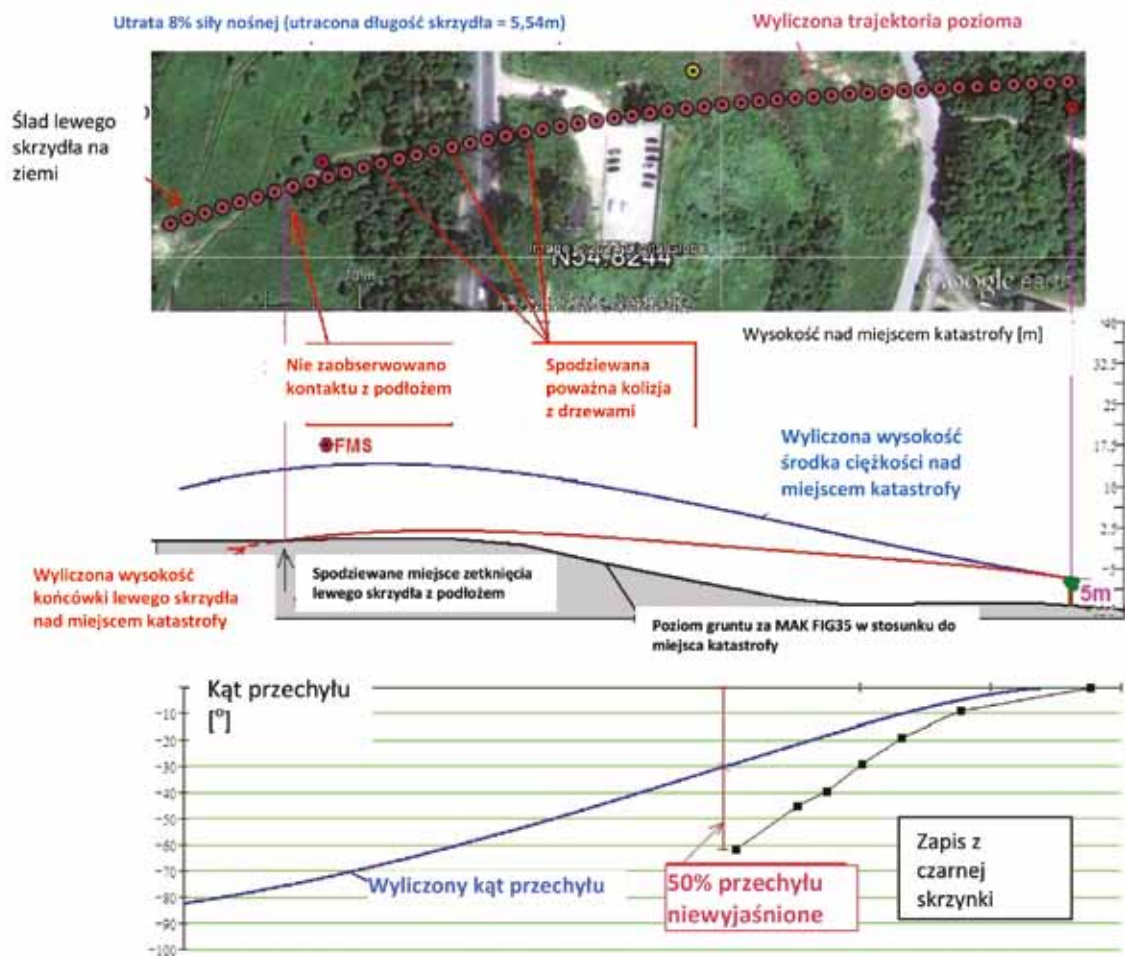
Rys. 4. Porównanie kąta przechyłu wyliczonego za pomocą modelu opisanego w niniejszej pracy (linia niebieska) oraz za pomocą modelu z [8] (czerwona linia kropkowana) dla niemalże tych samych danych wejściowych: utraty 12,5% siły nośnej. **Zauważmy, że utrata 12,5% siły nośnej nie przypomina faktycznego przypadku P101. Wartość 12,5% odpowiada utracie większej części skrzydła, istnieją też inne rozbieżności w stosunku do faktycznego przypadku P101 (patrz [9])** Wartość 12,5% przywołano wyłącznie w celu porównania wyników uzyskanych z wykorzystaniem dwóch różnych modeli. Jak widać powyżej, przy tych samych danych wejściowych oba modele dają niemalże te same wyniki.



Rys. 5. Kąt przechyłu uzyskany z modelu wykorzystanego w niniejszej pracy (linia niebieska) dla różnych wartości utraty siły nośnej oraz kąt przechyłu uzyskany metodą z [8] dla utraty 12,5% siły nośnej. Dane zarejestrowane przez czarną skrzynkę przedstawiono jako czarne kwadraciki. Widoczna jest silna korelacja między kątem przechyłu wyliczonym a zarejestrowanym dla długości utraconego fragmentu skrzydła w przedziale między 8,8 m a 11,5 m. Ostateczny wyliczony kąt przechyłu dla tego przedziału wynosi od 130° do 160°.



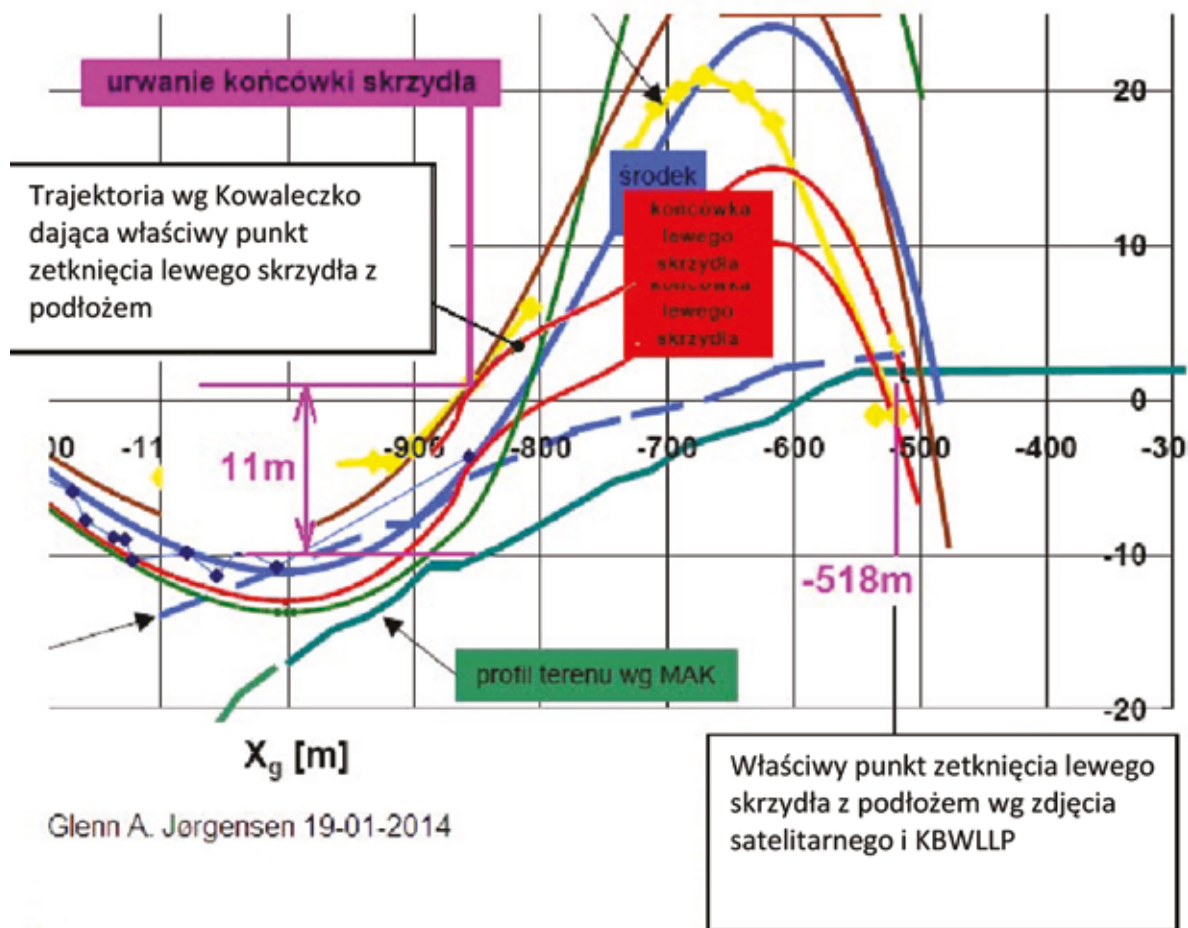
Rys. 6. Im dłuższy fragment skrzydła utracono, tym wyżej nad brzozą musi znajdować się samolot, aby osiągnąć właściwe położenie czubka lewego skrzydła przy zetknięciu z ziemią. Dla utraty około 15% o 21% siły nośnej wyliczony i zarejestrowany kąt przechyłu wykazują wysoką korelację. Odpowiada to wysokości od poziomu gruntu przy brzozie od 27 m do 35 m.



Rys. 7. Trajektorie pozioma i pionowa razem z wyliczonym kątem przechyłu jako funkcją odległości od brzozy w przypadku utraty końcówki skrzydła o długości $\Delta L = 5,54$ m. Warto zauważyć, że lewe skrzydło nie osiąga właściwego punktu zetknięcia z ziemią. Aby tak się stało, potrzeba by niemalże podwojenia wysokości nad brzozą (9 m) w porównaniu z 5 m stwierdzonymi w raporcie MAK, ale nawet wtedy kąt przechyłu stanowiłby tylko połowę ostatecznej wartości z zapisu.

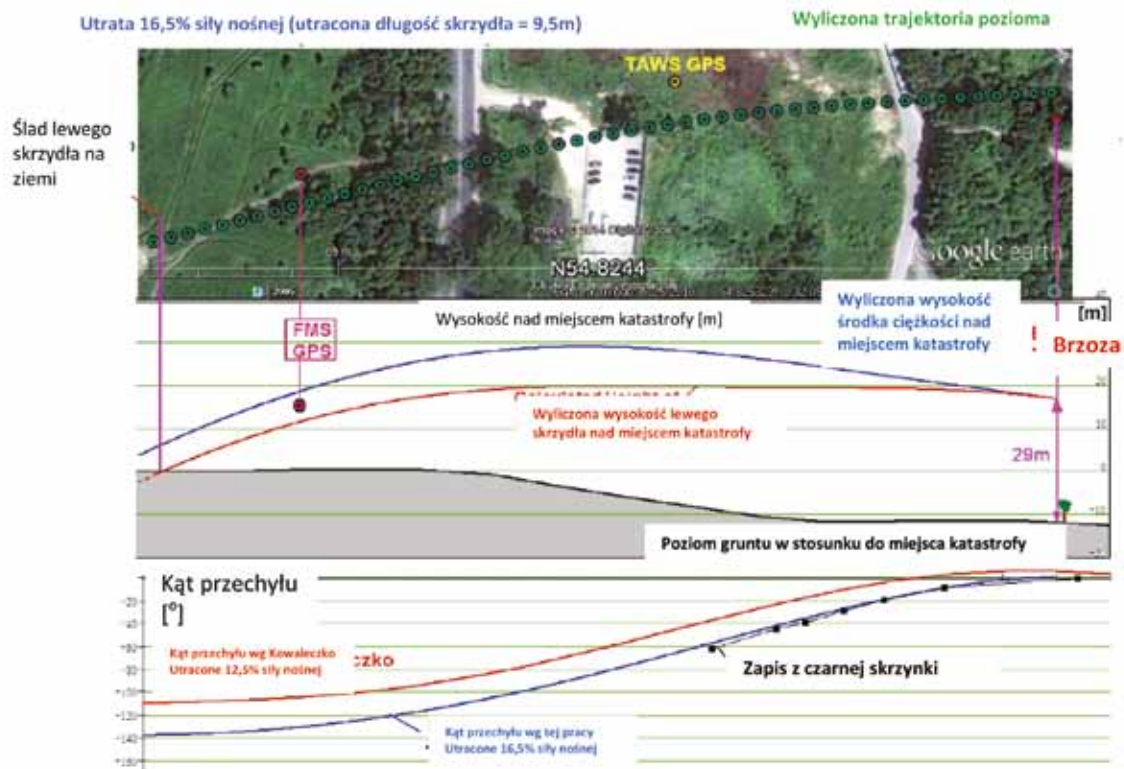
Jak widać na rys. 7, ani miejsce zetknięcia czubka skrzydła z ziemią, ani też kąt pochylenia nie korelują z obserwacjami oraz danymi zarejestrowanymi, tzn. utrata końcówki skrzydła o długości $\Delta L=5,54$ m nie może stanowić wyjaśnienia katastrofy P101.

Wysokość ponad poziomem gruntu w miejscu, gdzie stała brzoza, dla przypadku z utratą końcówki skrzydła wyznacza jedynie Kowaleczko [8]. Jeśli przyjmie się dość oczywiste założenie, że samolot powinien zetknąć się z ziemią tam, gdzie faktycznie do tego doszło, widać z danych w [8], że wysokość ponad brzozą wyznaczona przez Kowaleczko to 20 m.



Rys. 8. Rysunek zaczerpnięty z [10]. Trajektoria pionowa lewej końcówki skrzydła (dolna czerwona linia) zgodna z wyznaczoną w ob- szernym modelu Kowaleczko [8]. Ta sama krzywa przesunięta w górę do momentu, kiedy punkt zetknięcia z ziemią staje się zgodny z faktyczną zgłoszoną lokalizacją jak opisano w [8].

Z Rys. 8 widać, że wysokość nad brzozą wynosi wg Kowaleczko $\Delta H=11$ m. Jak opisano w [10],korzy- stając z prawidłowej wysokości nad poziomem gruntu na miejscu katastrofy zgodnie z ustaleniami MAK oraz biorąc pod uwagę geometrię skrzydła, wyniki uzyskane na podstawie tych samych da- nych z [8] pozwalają określić wysokość ponad poziomem gruntu w miejscu gdzie rośla brzoza na $\Delta H=13,7$ m. Zgodnie z rys. 6 wysokość dla utraty 12,5% siły nośnej, wartości określonej za pomocą modelu zawartego w niniejszej pracy, wynosi około 12m. Różnicę między tymi dwoma wielkościami, $dH=7$ m, wiąże się z efektem „energii przy zderzeniu” dodanym w pracy Kowaleczko jako nieskutecz- na próba uzyskania jakiejś korelacji z faktycznie zarejestrowanymi wartościami.

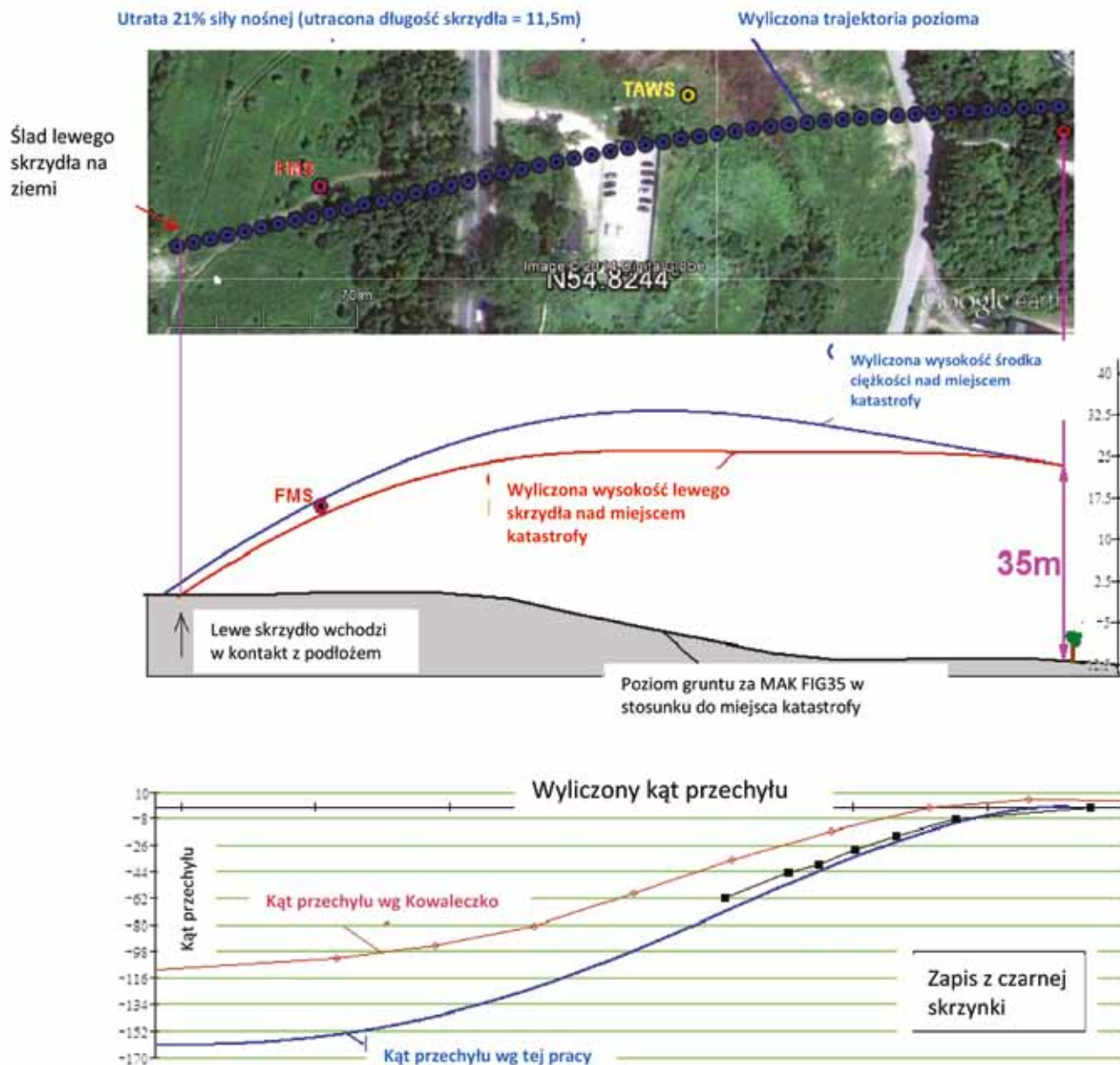


Rys. 9. Trajektorie pozioma i pionowa podane łącznie z wyliczonym kątem przechyłu jako funkcją odległości od brzozy w przypadku, gdzie długość utraconego fragmentu skrzydła wynosiła $\Delta L = 9,5$ m. Warto zauważyć, że lewe skrzydło wchodzi w kontakt z podłożem we właściwym miejscu, oraz że wyliczony kąt przechyłu odpowiada z dużą dokładnością kątowi przechyłu zarejestrowanemu przez czarną skrzynkę. Pułap lotu i położenie zarejestrowane przez system FMS w momencie utraty zasilania elektrycznego odpowiadają wyliczonym trajektoriom. Wysokość nad poziomem gruntu przy brzozie wynosi $\Delta H = 35$ m.



Fig. 10. Zbliżenie ostatniego fragmentu trajektorii poziomej w przypadku, gdzie długość utraconego fragmentu skrzydła wynosiła $\Delta L = 9,5$ m.

Warto zauważyć wysoką korelację z faktycznym miejscem katastrofy łącznie ze śladami na ziemi.



Rys. 11. Trajektorie pozioma i pionowa podane łącznie z wyliczonym kątem przechyłu jako funkcją odległości od brzozy w przypadku, gdzie długość utraconego fragmentu skrzydła wynosiła $\Delta L = 11,5$ m. Warto zauważyć, że lewe skrzydło wchodzi w kontakt z podłożem we właściwym miejscu, oraz że wyliczony kąt przechyłu odpowiada z dużą dokładnością kątowi przechyłu zarejestrowanemu przez czarną skrzynkę. Pułap lotu i położenie zarejestrowane przez system FMS w momencie utraty zasilania elektrycznego odpowiadają wyliczonym trajektoriom. Wysokość nad poziomem gruntu przy brzozie wynosi $\Delta H = 35$ m.

WNIOSKI

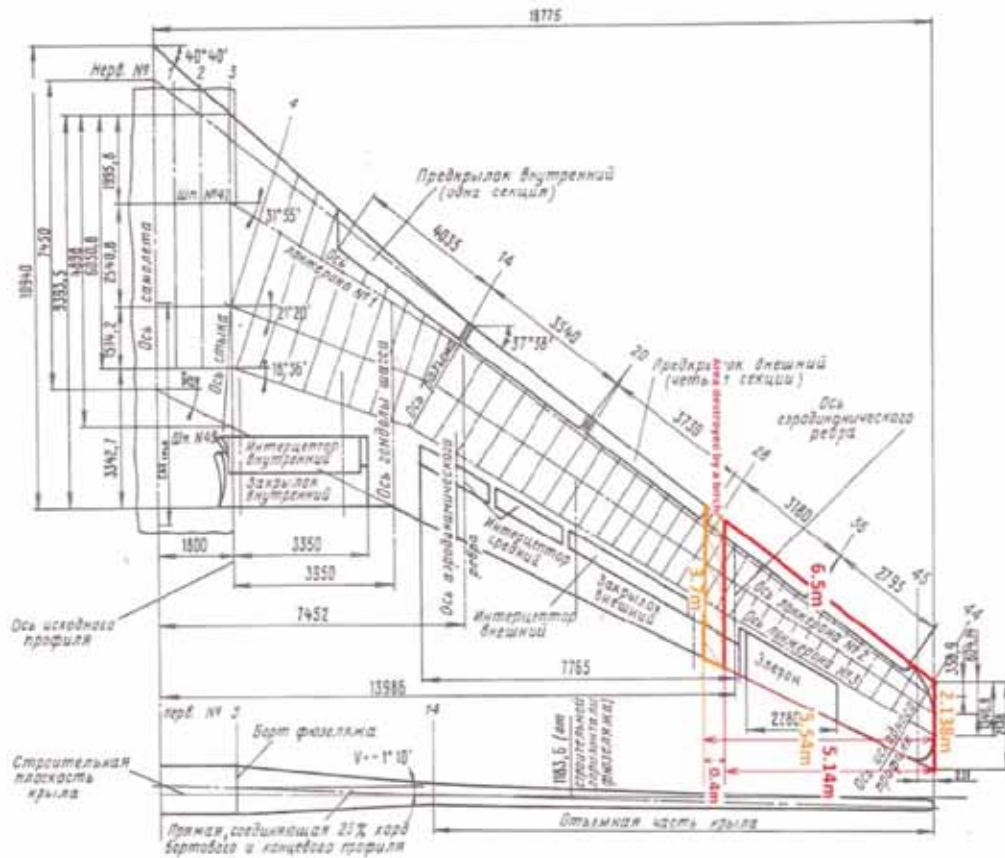
● Utrata fragmentu skrzydła o długości $\Delta L=5,54$ m **nie wyjaśnia** zarejestrowanego kąta przechyłu **ani też** tempa zmiany kąta przechyłu **oraz** w takiej sytuacji samolot zetknąłby się z podłożem zbyt wcześnie jeśli zakładamy wysokość ponad poziomem gruntu przy brzozie równą 5 m. W tym przypadku czubek lewego skrzydła znajdowałby się zaledwie kilka metrów nad ziemią na długim zadrzewionym i porośniętym roślinnością odcinku przed zetknięciem się z ziemią, więc można by się spodziewać jego poważnych kolizji z drzewami na tymże długim odcinku przed zetknięciem z ziemią.

● Utrata fragmentu skrzydła o długości ΔL w przedziale pomiędzy 8,8 m a 11,5 m skutkowałaby:

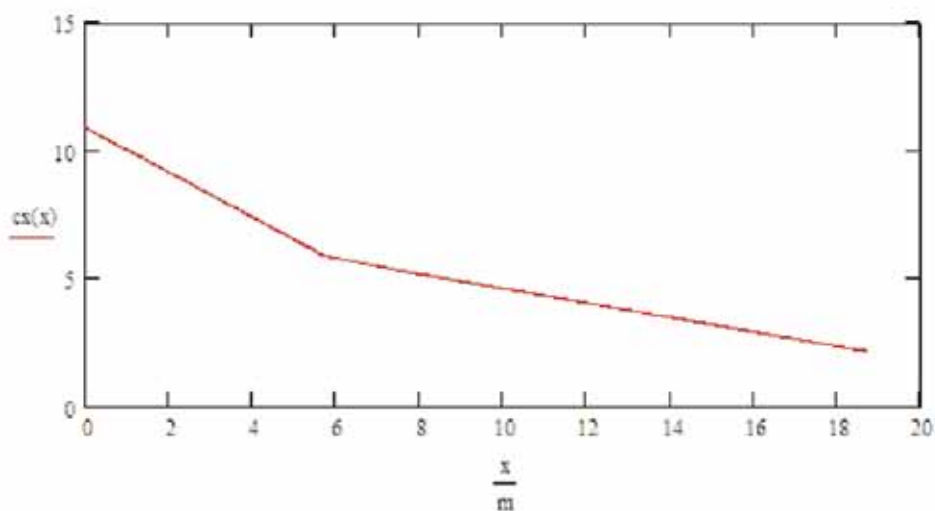
- wysoką korelacją zarejestrowanych kątów przechyłu z wyliczonymi wartościami tego parametru,
- właściwym położeniem miejsca pierwszego zetknięcia skrzydła z podłożem,
- wysoką korelacją z ostateczną pozycją GPS zarejestrowaną przez system FMS,
- wysokością przelotu nad ziemią przy brzozie w przedziale między 27 m a 35 m,
- ostatecznym kątem przechyłu (bez interwencji pilota) w przedziale między 130° a 160°

● **Stąd wynika bardzo jasno wniosek ogólny: skrzydło nie zostało oderwane przez brzozę jak to się twierdzi; samolot przeleciałby z zapasem nad wspomnianym drzewem. Wniosek ten jest spójny z danymi z [8], przyjmując założenie, że do katastrofy samolotu doszło we wskazanym miejscu.**

DODATEK 1. METODA POWIERZCHNI PROSTEJ

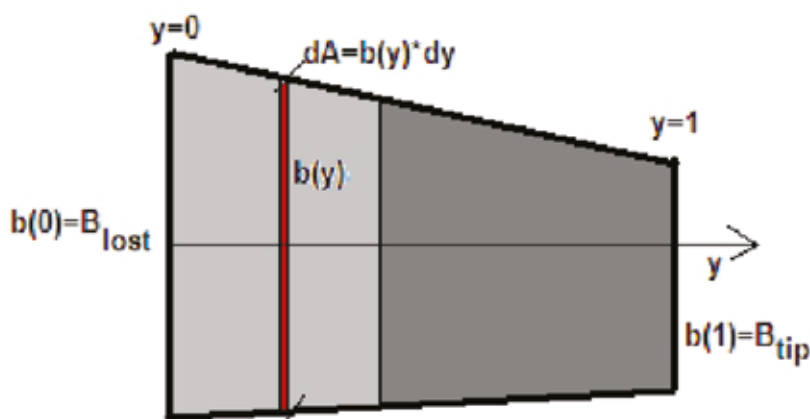


РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



$$\begin{aligned}
\beta_0 &:= 19.1 \cdot \text{deg} & \beta_1 &:= \left(37 + \frac{38}{60}\right) \cdot \text{deg} & \beta_2 &:= \left(40 + \frac{40}{60}\right) \cdot \text{deg} \\
L_0 &:= 18775 \cdot \text{mm} & L_1 &:= 7452 \cdot \text{mm} & L_2 &:= (1800 \text{mm} + 3950 \cdot \text{mm}) \\
\Delta c_1 &:= L_1 \cdot (\sin(\beta_2) - \sin(\beta_1)) & \Delta c_1 &= 0.306 \text{ m} \\
cf &:= 10940 \cdot \text{mm} - 7450 \cdot \text{mm} - \Delta c_1 & cf &= 3.184 \text{ m} \\
C_{\text{tip}} &:= 2138 \cdot \text{mm} & C_{\text{root}} &:= 7450 \cdot \text{mm} \\
cx(x) &:= \begin{cases} \Delta c_0 \leftarrow 0 \\ \Delta c_1 \leftarrow 0 \\ c \leftarrow C_{\text{tip}} + (C_{\text{root}} - C_{\text{tip}}) \cdot \frac{L_0 - x}{L_0} \\ \Delta c_0 \leftarrow \frac{L_2 - x}{L_2} \cdot cf \quad \text{if } x \leq L_2 \\ \Delta c_1 \leftarrow (L_1 - x) \cdot (\sin(\beta_2) - \sin(\beta_1)) \quad \text{if } x \leq L_1 \\ c + \Delta c_0 + \Delta c_1 \end{cases}
\end{aligned}$$

cx(x) stanowi lokalną wartość długości cięgiwy jako funkcji odległości mierzonej od linii diametralnej samolotu.



Zmiana momentu obrotowego wokół osi x_0 wynosi

$$dM = dF \cdot (y - y_t) = CL(y) \cdot b(y) \cdot (y - y_t) \cdot dy \quad \text{for } CL(y) = CL$$

$$dMt = dM / CL = b(y) \cdot (y - y_t) \cdot dy$$

$B_0 := 7.445 \cdot \text{m}$ $B_t := 2.138 \cdot \text{m}$ Parametry geometrii sekcji 1 skrzydła

$$L_{\text{lost}} := 5.54 \cdot \text{m}$$

$$L_{\text{hs}} := 18.775 \cdot \text{m}$$

$$L_{\text{LW}} := L_{\text{hs}} - L_{\text{lost}}$$

$$B_{\text{lost}}(L) := \frac{B_0 - B_t}{L_{\text{hs}}} \cdot L + B_t \quad B_{\text{lost}}(L_{\text{lost}}) = 3.704 \text{ m} \quad L_{\text{LW}} = 13.235 \text{ m}$$

$$A_{\text{lost}}(L) := \frac{A_{\text{wing}}}{2} - A_{\text{total}}(L_{\text{hs}} - L) \quad A_{\text{lost}}(L_{\text{lost}}) = 16.19 \text{ m}^2$$

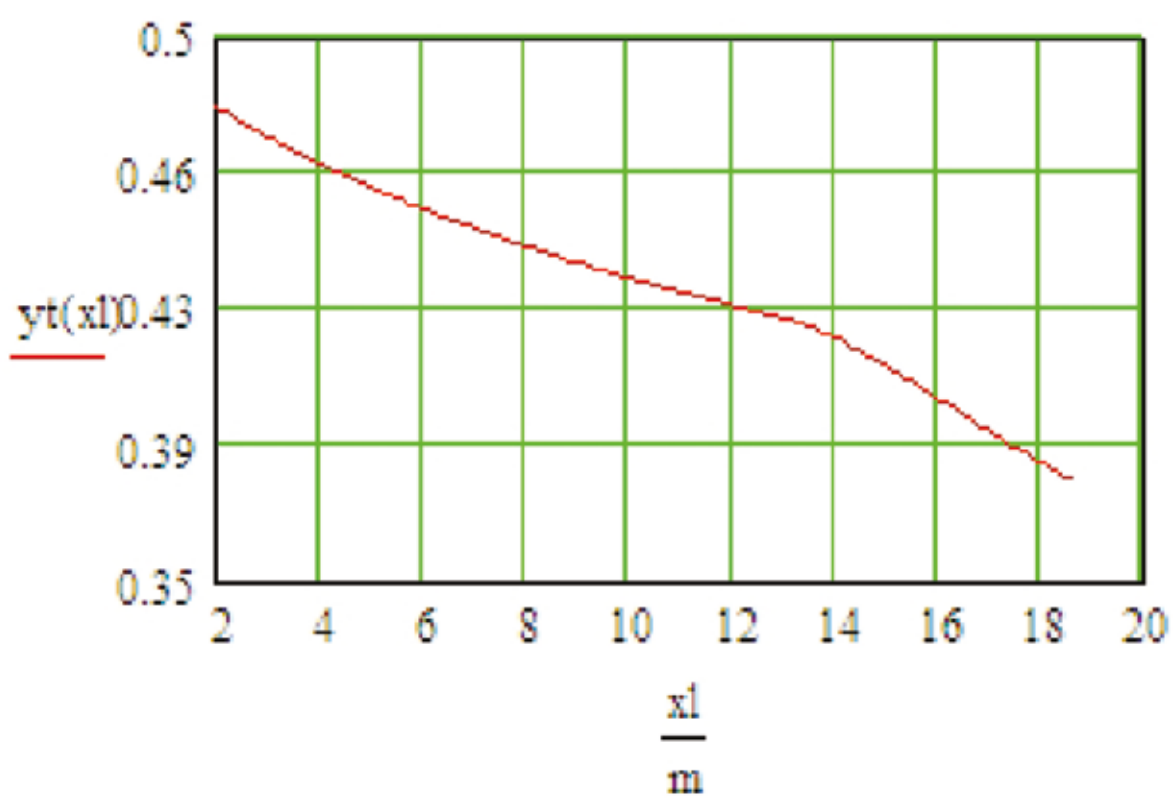
$$\Delta B(L) := B_{\text{lost}}(L) - B_t \quad \Delta B(L_{\text{lost}}) = 1.566 \text{ m}$$

$$b(x, L) := B_{\text{lost}}(L) - \Delta B(L) \cdot x$$

Zakładając lokalne współczynniki siły nośnej $CL(y)$ bliskie stałym możemy wyznaczyć odległość $x_0 = x_t$:

$$y_t := 0.45811 \quad \text{co daje nam } m_t(x_t) = 0, \text{ gdzie}$$

$$M_t(y_t, L) := \int_0^1 cx(L_{\text{hs}} - y \cdot L) \cdot [y - (1 - y_t)] dy \quad M_t(y_t, L_{\text{lost}}) = 0 \text{ m}$$



Odległość między środkiem samolotu a punktem przyłożenia siły nośnej brakującego fragmentu skrzydła:

$$L_c := L_{hs} - (1 - y_t) \cdot L_{lost}$$

$$L_c = 15.773 \text{ m}$$

Odległość y_t wywołująca moment po każdej stronie $y=y_t$ można wyznaczyć przez iterację:

$$y_t(L) := \begin{cases} g_a \leftarrow 0.5 \\ M_g \leftarrow \frac{M_t(g_a, L)}{m} \\ \text{kiedy } |M_g| > 0.001 \\ \quad \begin{cases} g_a \leftarrow g_a - M_g \cdot 0.01 \\ M_g \leftarrow \frac{M_t(g_a, L)}{m} \end{cases} \\ g_a \end{cases}$$

$$y_t(L_{lost}) = 0.45563$$

$$x_l := 0 \cdot m, 0.1 \cdot m \dots L_{hs}$$

$$A_{wing} := 180 \cdot m^2$$

Całkowita powierzchnia skrzydła

$$C_s(L) := \frac{A_{wing} - A_{lost}(L)}{A_{wing}}$$

Prosty współczynnik siły nośnej proporcjonalny do powierzchni skrzydła

$$L_w(L) := L_{hs} - L$$

Długość pozostałej części skrzydła

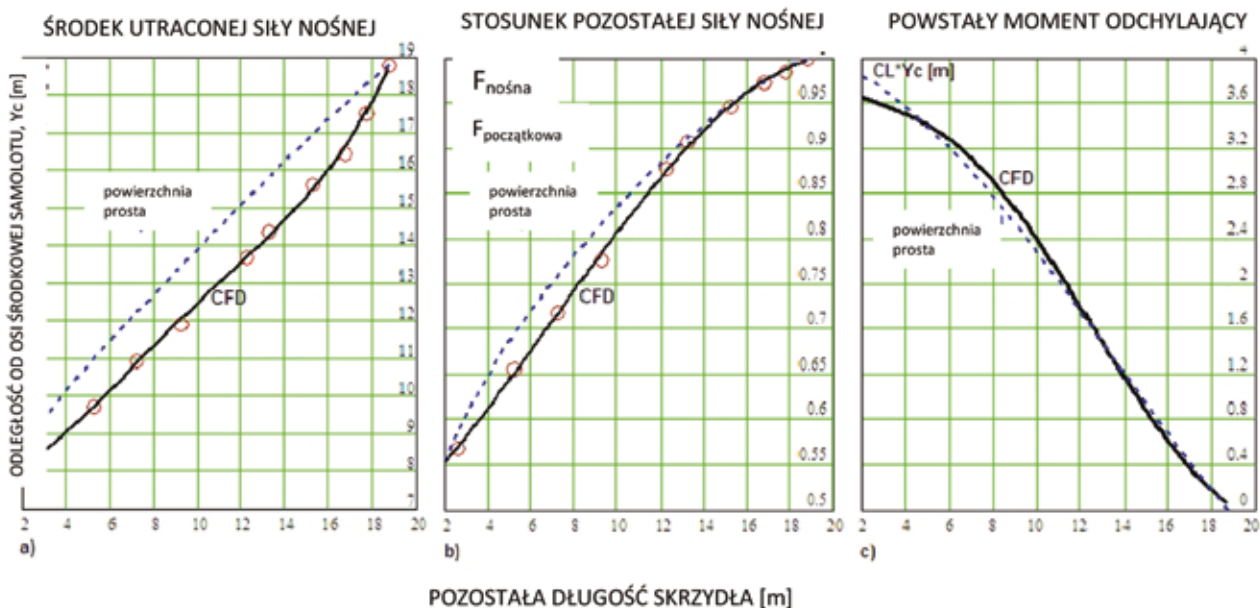
$$L_s(L) := L_{hs} - (1 - y_t(L)) \cdot L$$

Punkt przyłożenia utraconej siły nośnej (RAMIĘ)

$$L_s(L_{hs}) = 7.07 \text{ m}$$

$$A_{lost}(L_{hs} - 1.8 \cdot m) = 82 \cdot m^2$$

Powierzchnia utracona odpowiadająca długości utraconego fragmentu skrzydła = L_{hs}



DODATEK 2. SYMULACJE DYNAMICZNE

UTRATA KOŃCÓWKI SKRZYDŁA O DŁUGOŚCI 5,54 m

SZACOWANIE KĄTA PRZECHYŁU PL101, PRZYPADEK I

$$M_{\text{empty}} := 67.6\text{-tonne}$$

Szacowana masa pustego samolotu

$$M_{\text{fuel}} := 11\text{-tonne}$$

Szacowana masa pozostałego paliwa

$$M_{\text{tot}} := M_{\text{empty}} + M_{\text{fuel}}$$

Masa całkowita w chwili katastrofy

$$M_{\text{tot}} = 78.6\text{tonne}$$

$$G_{\text{aoa}} := 1.3$$

Zarejestrowany współczynnik G w momencie utraty pierwszego fragmentu skrzydła

$$D_{\text{fuselage}} := 3.8\text{-m}$$

Szacowana średnica kadłuba

$$A_{\text{wing_total}} := 180\text{-m}^2$$

Faktyczna powierzchnia nośna. Powinna wynosić $201,45\text{m}^2$, przyjęto 180m^2 dla przykładu.

$$S_{\text{reference}} := 180\text{-m}^2$$

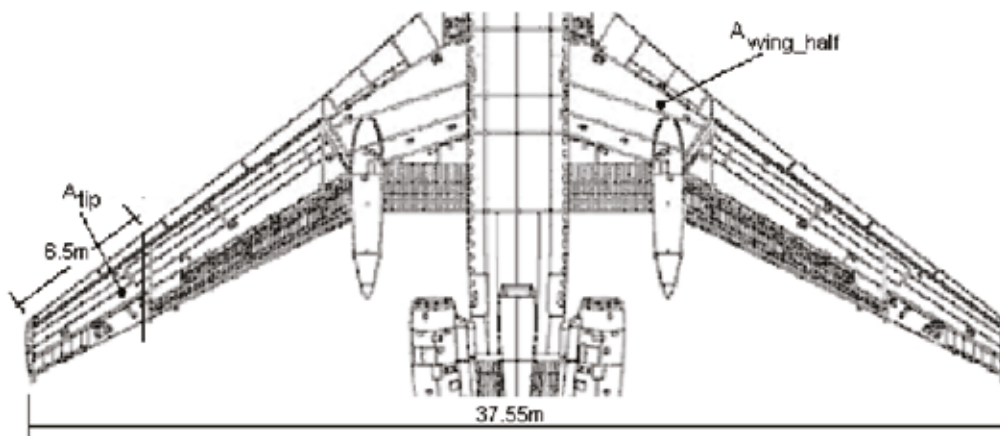
Powierzchnia referencyjna dla krzywych siły

$$L_{\text{wing_span}} := 37.55\text{-m}$$

Rozpiętość skrzydeł samolotu (od czubka do czubka w tym kadłub)

$$L_{\text{tip}} := 6.5\text{-m}$$

Długość końcówki skrzydła patrz rysunek poniżej



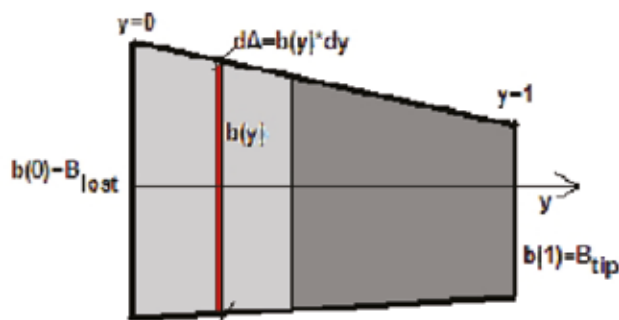
$$A_{\text{tip}} := A_{\text{lost}}$$

$$A_{\text{tip}} = 16.2\text{m}^2$$

Całkowita siła nośna całego skrzydła

$$F_{\text{lift}} := M_{\text{tot}} \cdot g \cdot G_{\text{aoa}}$$

Masa samolotu zgodnie z raportem MAK



Zmiana momentu obrotowego wokół osi x0 wynosi

$$dM = dF \cdot (y - y_t) = CL(y) \cdot b(y) \cdot (y - y_t) \cdot dy \quad \text{for } CL(y) = CL$$

$$dMt = dM / CL = b(y) \cdot (y - y_t) \cdot dy$$

$$B_0 := 7.445 \cdot \text{m} \quad B_t := 2.138 \cdot \text{m} \quad L_{\text{lost}} := 5.54 \cdot \text{m} \quad L_{\text{hs}} := 18.775 \cdot \text{m}$$

$$B_{\text{lost}} := \frac{B_0 - B_t}{L_{\text{hs}}} \cdot L_{\text{lost}} + B_t$$

$$B_{\text{lost}} = 3.704 \cdot \text{m}$$

$$A_{\text{lost}} := \frac{B_t + B_{\text{lost}}}{2} \cdot L_{\text{lost}}$$

$$A_{\text{lost}} = 16.182 \cdot \text{m}^2$$

$$\Delta B := B_{\text{lost}} - B_t$$

$$\Delta B = 1.566 \cdot \text{m}$$

$$b(x) := B_{\text{lost}} - \Delta B \cdot x$$

Zakładając lokalne współczynniki siły nośnej $CL(y)$ bliskie stałym możemy wyznaczyć odległość $x_0 = x_t$:

$$y_t := 0.45546 \quad \text{co daje nam } m_t(x_t) = 0, \text{ gdzie}$$

$$M_t(y_t) := \int_0^1 b(y) \cdot (y - y_t) \cdot dy$$

$$M_t(y_t) = -0 \cdot \text{m}$$

Odległość między środkiem samolotu a punktem przyłożenia siły nośnej brakującego fragmentu skrzydła:

$$L_c := L_{\text{hs}} - (1 - y_t) \cdot L_{\text{lost}}$$

$$L_c = 15.758 \cdot \text{m}$$

Błost jest cięciwą skrzydła dla pozostałej sekcji końcówki skrzydła. Patrz również dodatek 1.

Siły dla końcówki skrzydła (bez klap, tylko ze skrzelami)

$$A_{\text{land}} := A_{\text{wing_total}} \quad \text{Skuteczna powierzchnia lądowania}$$

Siła na końcówce

$$F_{\text{loss}} := \frac{A_{\text{tip}}}{A_{\text{wing_total}}} \cdot F_{\text{lift}} \quad F_{\text{loss}} = 90.085 \text{ kN}$$

$$F_{\text{area}} := \frac{F_{\text{lift}}}{A_{\text{wing_total}}} \quad F_{\text{area}} = 5.567 \frac{1}{\text{m}^2} \text{ kN}$$

Utrata siły nośnej dla TU-154M wynosi poniżej 10%:

$$\xi := \frac{A_{\text{tip}}}{A_{\text{land}}} \quad \text{Współczynnik utraty całkowitej siły nośnej} \quad \xi = 0.09$$

$$\xi_2 := \frac{F_{\text{loss}}}{F_{\text{lift}}} \quad \xi_2 = 0.09$$

Jest to szacunek ostrożny, gdyż

1)

Im bliżej końcówki skrzydła, tym mniejsza siła nośna przypada na jednostkę powierzchni, szczególnie w przypadku wysuniętych klap. Wykorzystanie klap przesunęło tym większą część siły nośnej bliżej kadłuba. Szacunki tu zaprezentowane natomiast opierają się na równomiernym rozkładzie po całej powierzchni, czyli mieszczą się w górnych granicach wartości.

Moment obrotowy oddziałujący na TU-154M spowodowany brakującą końcówką skrzydła:

$$L_{\text{force_centre_tip}} := L_c$$

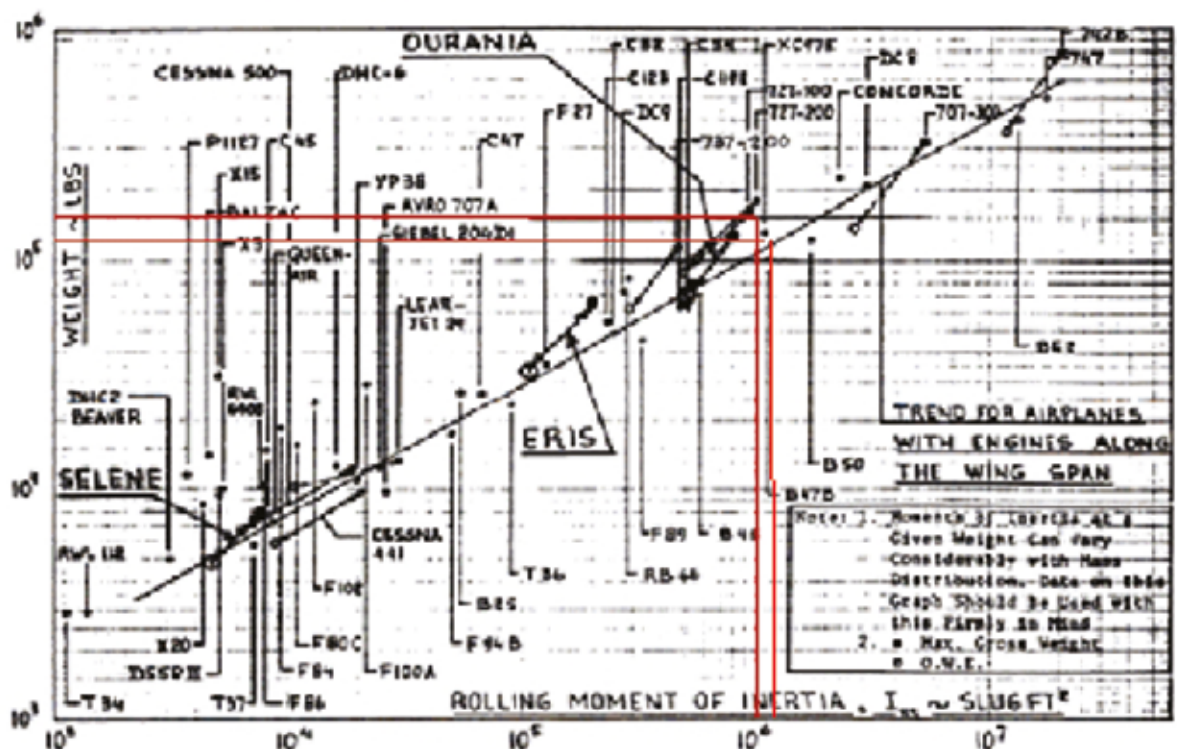
Szacowana odległość od osi przechyłu do punktu przyłożenia siły nośnej końcówki skrzydła

$$L_{\text{force_centre_tip}} = 15.758 \text{ m}$$

$$M_{\text{turn}(1)} := F_{\text{loss}} \cdot L_{\text{force_centre_tip}}$$

Wypadkowy moment obrotowy

$$M_{\text{turn}(1)} = 1.4 \times 10^5 \text{ kN}\cdot\text{m}$$



Rysunek 3.1 Związek między przechylającymi momentami bezwładności a masą

$$M_{\text{empty}} = 1.49 \times 10^5 \text{ lb}$$

$$M_{\text{tot}} = 1.733 \times 10^5 \text{ lb}$$

$$\text{slug} = 14.594 \text{ kg}$$

Na podstawie rysunku 3.1 można wyznaczyć (bardzo podobnie jak dla Boeinga 727-200)

$$I_{xx} := 1.244 \cdot 10^6 \cdot \text{slug} \cdot \text{ft}^2$$

$$I_{xx} = 1.687 \times 10^6 \text{ kg}\cdot\text{m}^2$$

Przechylający moment bezwładności I_{xx} dla Tu154m przyjęto jak dla 727-200. Masa pustego 727-200 jest o 20% mniejsza niż TU-154m oraz TU-154m ma o 14% większą rozpiętość skrzydeł; oba te parametry wskazują, że I_{xx} dla Tu-154m jest nieco większe niż dla 727-200. Dla większej wartości I_{xx} kąt przechylający zmniejszy się, wzmacniając tylko wniosek.

$$V_{\text{plane}} := 270.0 \cdot \frac{\text{km}}{\text{hr}}$$

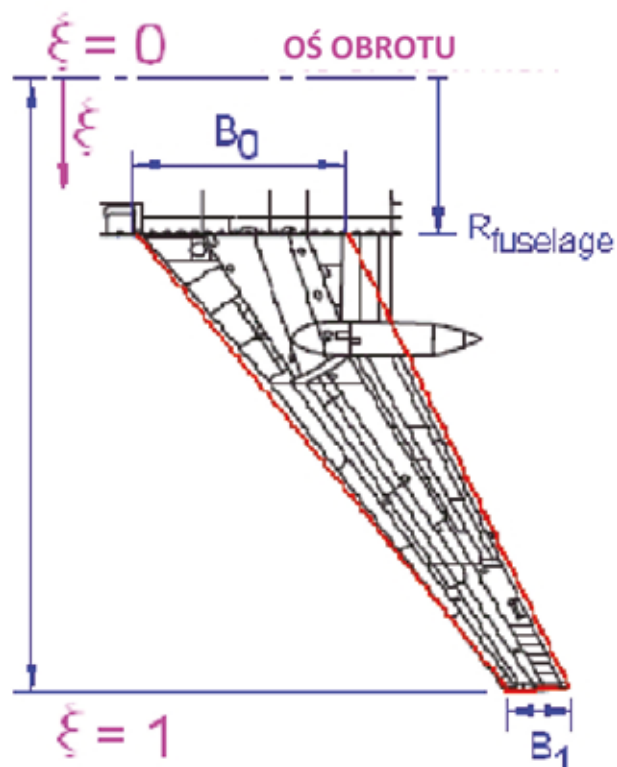
Średnia prędkość końcowa samolotu

$$V_{\text{plane}} = 75 \frac{\text{m}}{\text{s}}$$

$$\Delta t := (340) \cdot \frac{\text{m}}{V_{\text{plane}}}$$

Czas od pierwszego spadku siły g do miejsca katastrofy

$$\Delta t = 4.533 \text{ s}$$



$$V_{\text{plane}} = 146 \text{ knot}$$

$$B_{1R} := 2.138 \cdot \text{m}$$

$$B_0 := 7.45 \cdot \text{m}$$

$$L_R := 18.775 \cdot \text{m}$$

Wymiary prawego skrzydła

$$B_{1L} := B_{\text{lost}}$$

$$B_0 := 7.45 \cdot \text{m}$$

$$L_L := L_R - L_{\text{lost}}$$

Wymiary lewego skrzydła (bez końcówki)

Powierzchnia przekroju umiejscowionego w ξ można wyznaczyć przy szerokości d ξ jako

$$dA = L \cdot [B_0 \cdot (1 - \xi) + B_1 \cdot \xi] \cdot d\xi$$

$$R_{\text{fuselage}} := \frac{3.8 \cdot \text{m}}{2}$$

Przybliżony promień kadłuba

$$\xi_{0R} := \frac{R_{\text{fuselage}}}{L_R}$$

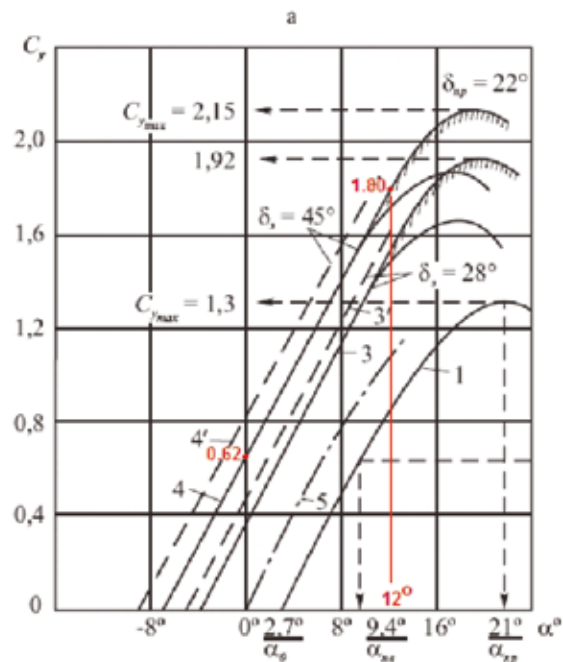
ξ współrzędna dla kadłuba

$$\xi_{0R} = 0.101$$

$$\xi_{0L} := \frac{R_{\text{fuselage}}}{L_L}$$

ξ współrzędna dla kadłuba

$$\xi_{0L} = 0.144$$



Siłę nośną skrzydła po zmianie ΔC_y współczynnika siły nośnej można wyznaczyć jako

$$F_{\text{lift}} = F_0 \cdot \frac{C_{y0} + \Delta C_y}{C_{y0}} \quad \text{gdzie } F_0 \text{ to siła nośna dla } C_y = C_{y0}$$

Można to zapisać jako

$$F_{\text{lift}} = F_0 \cdot \left(1 + \frac{\Delta C_y}{C_{y0}} \right) = F_0 \cdot \left(1 + \frac{dC_y d\alpha \cdot \Delta \alpha}{C_{y0}} \right) = F_0 \cdot \left(1 + \frac{\Delta \alpha}{K} \right) \quad \text{gdzie}$$

Nachylenie krzywej siły nośnej widoczne powyżej odnosi się do wartości referencyjnej $S = 180 \text{ m}^2$. Jeśli dla przypadku $S = 201,45 \text{ m}^2$ zastosujemy wartość referencyjną zamiast faktycznej, nachylenie zmniejszy się o czynnik χ

$$\chi := \frac{S_{\text{reference}}}{A_{\text{wing_total}}} \quad \text{Stosunek między odpowiednimi wartościami powierzchni}$$

$$dC_y d\alpha := \frac{1.8 - 0.62}{12 \cdot \text{deg}} \cdot \chi \quad dC_y d\alpha = 5.634 \quad \text{Patrz rysunek powyżej (pominięcie niewielkiej zmiany } dC_y d\alpha \text{ związane z utratą powierzchni głównej skrzydła)}$$

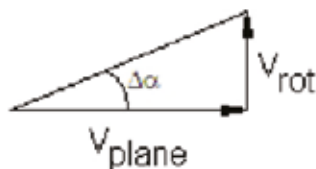
$$C_{y0} := 1.615 \quad \text{Początkowe } C_y \text{ w momencie utraty skrzydła}$$

$$K := \frac{C_{y0}}{dC_y d\alpha} \quad K = 16.4 \text{ deg}$$

Zakładamy zależność liniową między kątem natarcia a siłą nośną. Rzecz jasna założenie to jest prawdziwe do punktu przeciągnięcia.

Zakładając, że samolot jest bryłą sztywną, można wyznaczyć lokalną zmianę kąta natarcia jako funkcję ξ

$$\Delta\alpha = \arctan\left(\frac{\omega \cdot \xi \cdot L}{V_{\text{plane}}}\right)$$



A wpływ pochylenia na prędkość można wyznaczyć jako

$$V_{\text{rot}} = \omega \cdot \xi \cdot L$$

gdzie ω to prędkość kątowa pochylenia a L to długość odcinka skrzydła.

Zmiana lokalna siły oddziałującej na odcinek o szerokości $d\xi$ można wyznaczyć jako

$$dF = dA \cdot F_{\text{area}}$$

gdzie F_{area} to siła nośna na jednostkę powierzchni (zakładając równomierny rozkład siły nośnej na powierzchnię).

Wypadkową lokalną zmianę momentu można wyznaczyć następująco:

$$dM = dF \cdot L \cdot \xi$$

Wstawiając równanie dla dA i całkując po całym odcinku skrzydła otrzymujemy:

$$F_a := \frac{\rho_{\text{air}} \cdot V_{\text{plane}}^2}{2}$$

$$M_{R_{\text{red}}}(\omega) := \int_{\xi_{0R}}^1 \left(\arctan\left(\frac{\omega \cdot \xi \cdot L_R}{V_{\text{plane}}}\right) \cdot dC_y d\xi \right) \cdot L_R^2 \cdot [B_0 \cdot (1 - \xi) + B_{1R} \cdot \xi] \cdot \xi \cdot F_a d\xi \quad \text{ODCINEK SKRZYDŁA PRAWEGO}$$

$$M_{L_{\text{red}}}(\omega) := \int_{\xi_{0L}}^1 \left(\arctan\left(\frac{\omega \cdot \xi \cdot L_L}{V_{\text{plane}}}\right) \cdot dC_y d\xi \right) \cdot L_L^2 \cdot [B_0 \cdot (1 - \xi) + B_{1L} \cdot \xi] \cdot \xi \cdot F_a d\xi \quad \text{ODCINEK SKRZYDŁA LEWEGO}$$

As the

$$M_{LR}(\omega) := M_{R_{\text{red}}}(\omega) + M_{L_{\text{red}}}(\omega)$$

Całkowita zmiana momentu obu odcinków skrzydeł prawego i lewego spowodowana zmianą lokalnego kąta natarcia.

Zauważmy, że zmiana momentu ma ten sam znak dla obu stron samolotu, jako że zmiana lokalnego kąta natarcia w stosunku do przechyłu samego w sobie ma przeciwne znaki dla strony prawej i lewej (w dół po jednej stronie i w górę po drugiej).

Gęstość powietrza wyznaczamy w oparciu o podaną temperaturę otoczenia w miejscu katastrofy

$$\rho_{\text{air}_20} := 1.188 \cdot \frac{\text{kg}}{\text{m}^3}$$

Gęstość powietrza przy 20C

$$\rho_{\text{air}_0} := 1.276 \cdot \frac{\text{kg}}{\text{m}^3}$$

Gęstość powietrza przy 0C

Faktyczną gęstość powietrza wyznaczamy przez interpolację:

$$\rho_{\text{air}} := \rho_{\text{air}_0} + (\rho_{\text{air}_20} - \rho_{\text{air}_0}) \cdot \frac{1 - 0}{20 - 0} \quad \rho_{\text{air}} = 1.272 \frac{\text{kg}}{\text{m}^3}$$

W dalszych obliczeniach uwzględniony jest tylko opór aerodynamiczny odcinków lewego i prawego skrzydła. W rzeczywistości opór stawia również odcinek ogona. Ten wpływ zaniedbujemy, biorąc pod uwagę, że tylko wzmocniłby on wnioski (zmniejszając ostateczny kąt przechyłu).

$$F_{\text{wings}} := F_{\text{lift}} - F_{\text{loss}}$$

Pozostała siła nośna skrzydeł

$$A_w := \frac{F_{\text{wings}}}{M_{\text{tot}}}$$

Przyspieszenie wywołane pozostałą siłą nośną skrzydeł

$$A_w = 11.603 \frac{\text{m}}{\text{s}^2}$$

$$N_{\text{step}} := 2000$$

Liczba kroków wykorzystanych w całkowaniu

$$\Delta t := \frac{\Delta t}{N_{\text{step}}}$$

Wielkość kroku czasowego

$$\Delta t = 2.267 \text{ ms}$$

zmienna całkowania

$$\omega_0 := 0 \cdot \frac{\text{deg}}{\text{s}}$$

Początkowa prędkość kątowna przechyłu pomijająca przechył spowodowany utratą końcówki skrzydła w zderzeniu, biorąc pod uwagę, że wpływ taki tylko wzmocniłby wniosek (zakładając, że piloci mogą skompensować wpływ utraty końcówki skrzydła).

$$A_{w0} := 0$$

$$\phi_0 := 0 \cdot \text{deg}$$

Początkowy kąt przechyłu (pomijając przechył spowodowany utratą końcówki skrzydła w zderzeniu), biorąc pod uwagę, że wpływ taki tylko wzmocniłby wniosek.

$$\Delta \kappa_0 := 0$$

$$\Delta \alpha_0 := 0$$

Początkowa zmiana kąta natarcia.

$$V_{x0} := V_{\text{plane}}$$

Początkowa prędkość i kierunek X (początkowy kierunek lotu)

$$V_{y0} := 0 \cdot \frac{\text{m}}{\text{s}}$$

Początkowa prędkość w kierunku Y (zwrot osi skierowany ku lewej stronie)

$$V_{z0} := 6 \cdot \frac{\text{m}}{\text{s}}$$

Początkowa prędkość w kierunku ku górze wyznaczona przez całkowanie pionowej wartości g-acc oraz pomiarów TAWS

$$X_0 := 0 \cdot \text{m}$$

Określenie osi X układu współrzędnych

$$Y_0 := 0 \cdot \text{m}$$

Określenie osi Y układu współrzędnych

$$Z_0 := -3 \cdot \text{m}$$

Określenie osi Z układu współrzędnych wysokości ponad bezwzględny poziom miejsca katastrofy.

$$i := 1 \dots N_{\text{step}}$$

Określenie wewnętrznej zmiennej do iteracji i całkowania

$$A_{w0} := A_w$$

Początkowe przyspieszenie samolotu

dla $i \in 1..N_{\text{step}}$

$$\omega_i \leftarrow \omega_{i-1} + \frac{M_{\text{turn}}(\gamma_{i-1}) - \text{MLR}[(-\omega)_{i-1}]}{-I_{xx}} \cdot dt$$

$$\phi_i \leftarrow \phi_{i-1} + \omega_{i-1} \cdot dt$$

$$\Delta\alpha_i \leftarrow -\text{atan}\left(\frac{\omega_{i-1} \cdot L_R}{V_{\text{plane}}}\right)$$

$$Aw_i \leftarrow \frac{F_{\text{wings}} \cdot \left(1 + \frac{\Delta\kappa_{i-1}}{K}\right)}{M_{\text{tot}}}$$

$$Vz_i \leftarrow Vz_{i-1} + (Aw_{i-1} \cdot \cos(\phi_{i-1}) - g) \cdot dt$$

$$Vy_i \leftarrow Vy_{i-1} + (Aw_{i-1} \cdot \sin(\phi_{i-1})) \cdot dt$$

$$Vx_i \leftarrow \sqrt{V_{\text{plane}}^2 - (Vy_{i-1})^2 - (Vz_{i-1})^2 + (Vz_0)^2}$$

$$X_i \leftarrow X_{i-1} + Vx_{i-1} \cdot dt$$

$$Y_i \leftarrow Y_{i-1} + Vy_{i-1} \cdot dt$$

$$Z_i \leftarrow Z_{i-1} + Vz_{i-1} \cdot dt$$

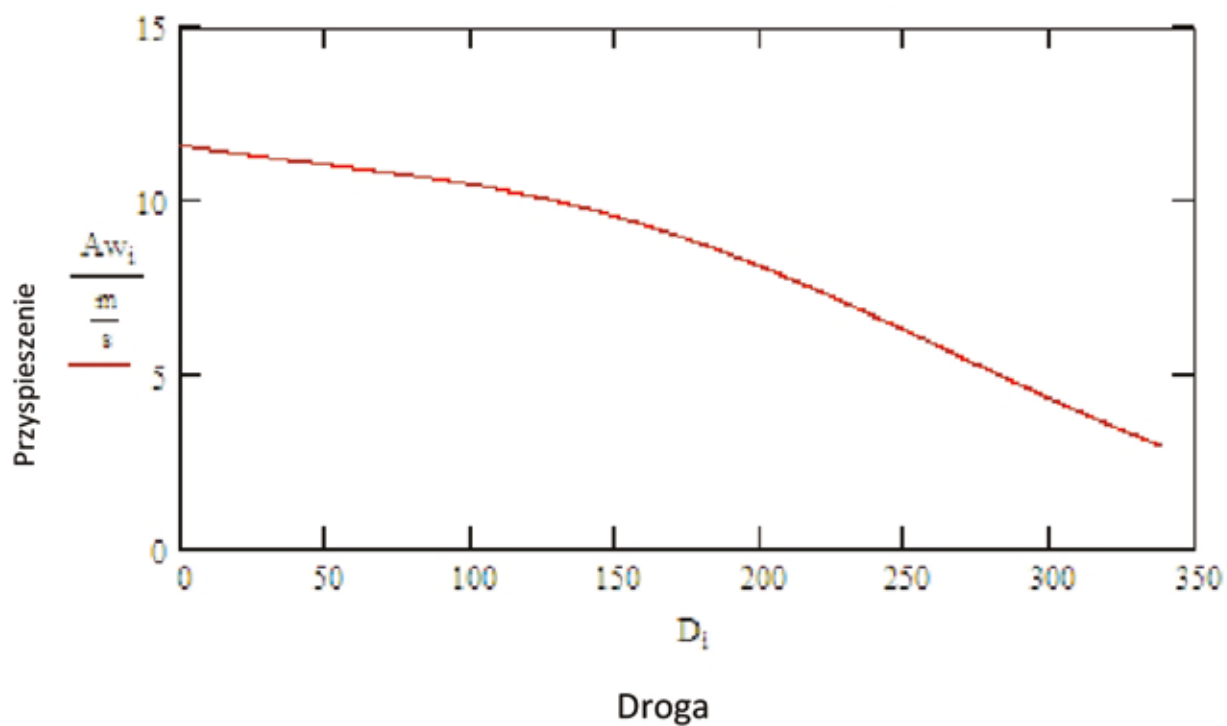
$$\Delta\kappa_i \leftarrow -\text{atan}\left[\frac{(Vz_{i-1} - Vz_0) \cdot \cos(\phi_{i-1}) + (Vy_{i-1} - Vy_0) \cdot \sin(\phi_{i-1})}{V_{\text{plane}}}\right]$$

$$D_i \leftarrow V_{\text{plane}} \cdot i \cdot dt$$

$$\gamma_i \leftarrow 1 + \frac{\Delta\kappa_{i-1}}{K}$$

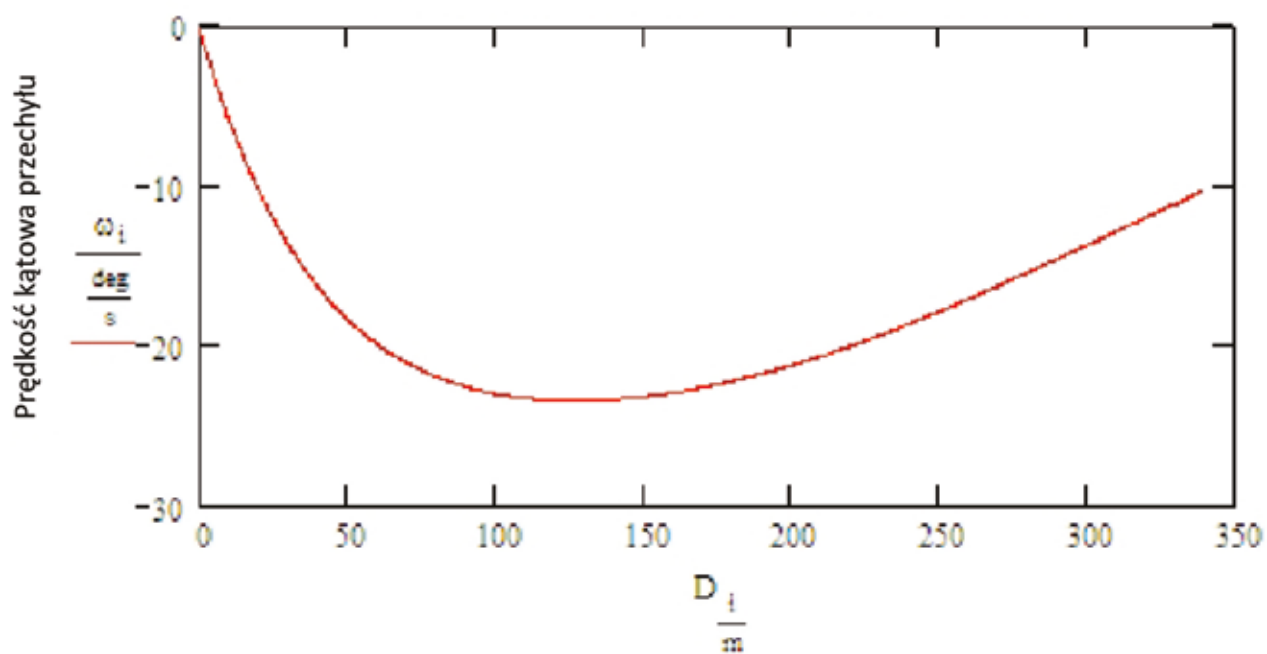
Z

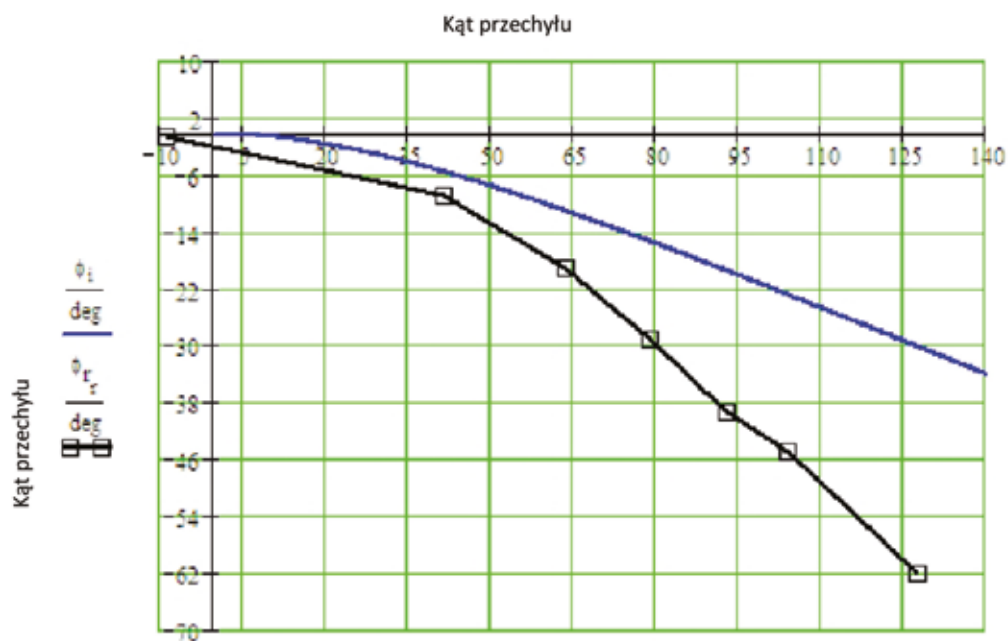
Przyspieszenie w zależności od drogi



Końcowa prędkość kątowa obrotu

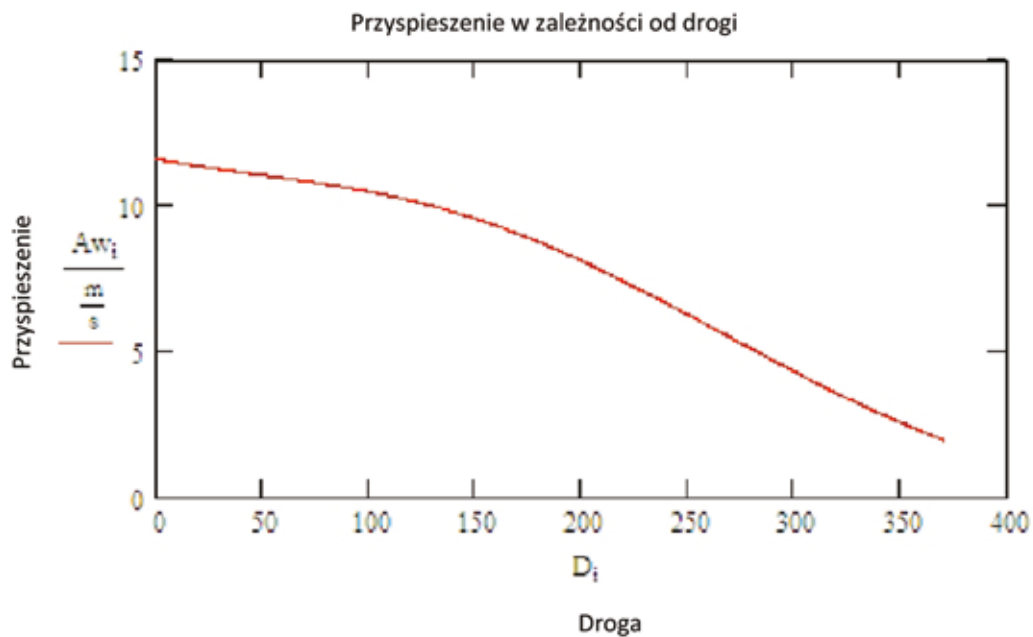
Prędkość kątowa przechyłu w zależności od drogi





Warto zauważyć, że kąt przechyłu wyliczony dla przypadku z utraconą końcówką skrzydła o długości 5,54m odpowiada zaledwie połowie zarejestrowanego przez czarną skrzynkę kąta przechyłu w miejscu ostatniego wykonanego zapisu (D=128m) (Czarne kwadraciki).

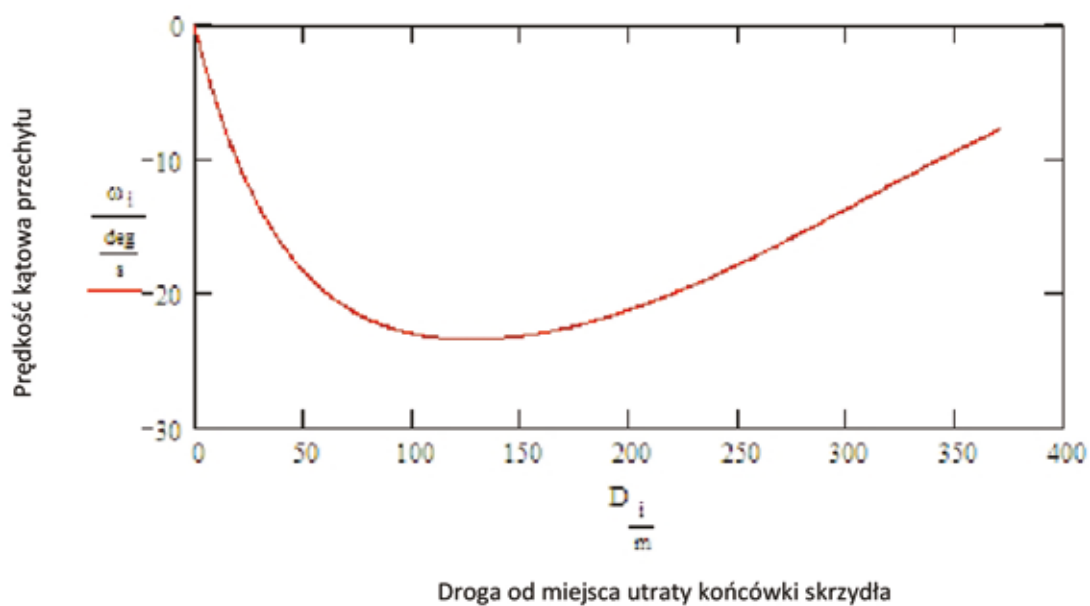
Przyspieszenie samolotu jako funkcja drogi



Końcowa prędkość kątowna obrotu

$$\omega_{N_{step}} = -8 \frac{\text{deg}}{s}$$

Prędkość kątowna przechyłu w zależności od drogi

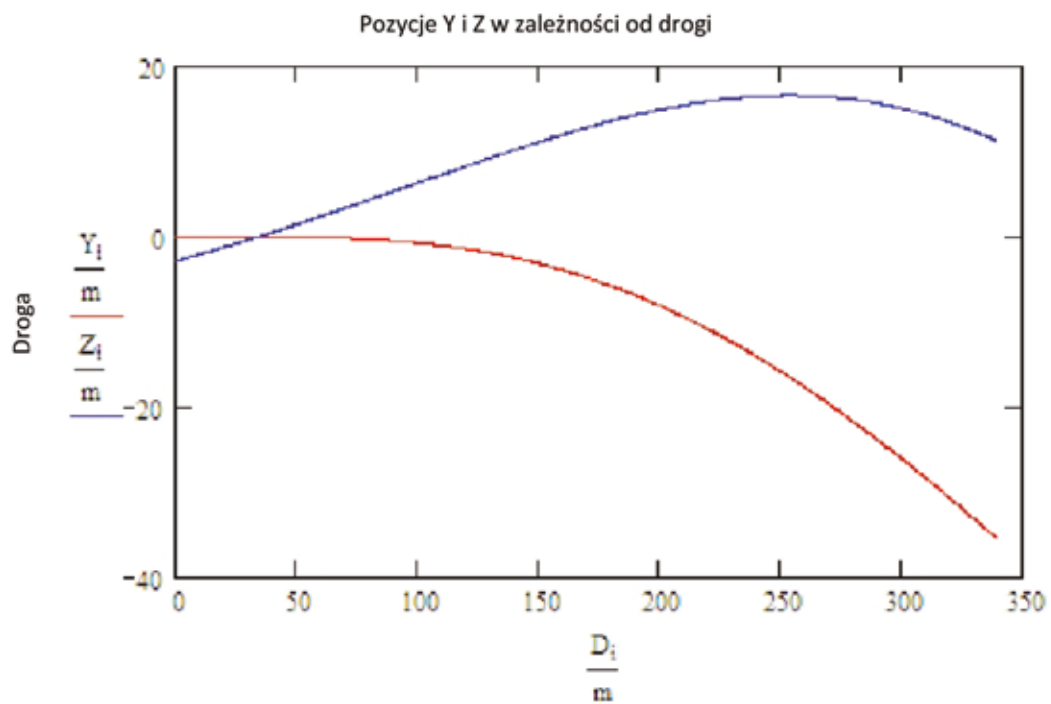


$$N_{eval} := N_{step} - 50$$

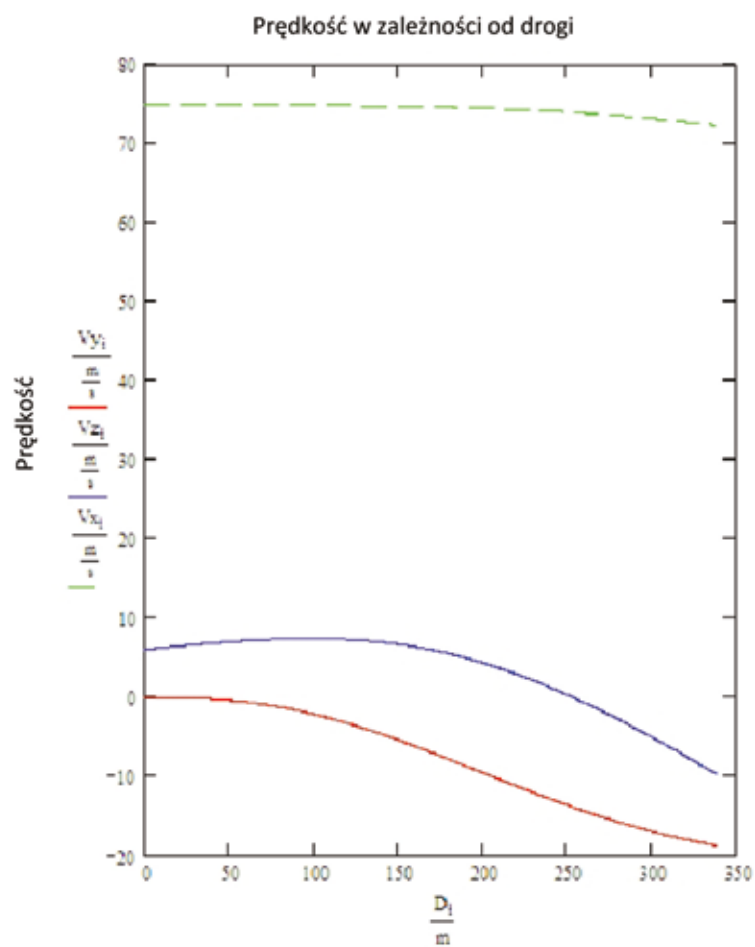
$$\psi := \text{atan} \left(\frac{Y_{N_{step}} - Y_{N_{eval}}}{X_{N_{step}} - X_{N_{eval}}} \right)$$

Zmiana kierunku lotu w stosunku do początkowego kierunku lotu

$$\psi = -14.4 \text{ deg}$$



Droga od miejsca utraty końcówki skrzydła



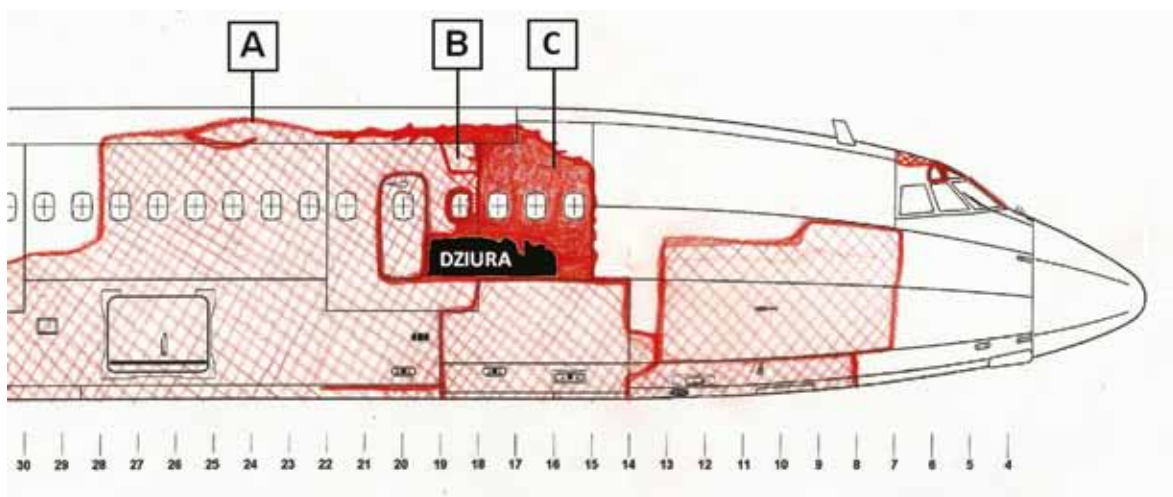
Droga od miejsca utraty końcówki skrzydła

ODNOŚNIKI.

- [1] Final Report Tu-154M Tail Number 101, Republic of Poland. MAK report Eng. version. (MAK Report).
- [2] В. П. Бехтир, В. М. Ржевский, В. Г. Ципенко, ПРАКТИЧЕСКАЯ АЭРОДИНАМИКА САМОЛЕТА Ту-154М, page 19.
- [3] Аэродинамика самолета Ту-154Б, Moskva 1985. т.и.лигум, с.ю.скрилниченко, а.в.шишмарев
- [4] Additional aspects of the Smolensk Aircrash, Glenn A. Jørgensen.
- [5] Aerodynamics for Engineering Students. Third edition. E.L.Houghton and N.B. Carruthers 1986.
- [6] Introduction to Aircraft Stability and Control Course Notes for M&AE 5070 David A. Caughey. Sibley School of Mechanical & Aerospace Engineering Cornell University Ithaca, New York 14853-7501
- [7] REAKCJA SAMOLOTU NA AERODYNAMICZNĄ NIESYMETRIĘ SKRZYDŁA, Grzegorz Kowaleczko, Mirosław Nowakowski, Andrzej Żyłuk
- [8] REKONSTRUKCJA OSTATNIEJ FAZY LOTU SAMOLOTU TU-154M. Prof. Dr hab. inż. Grzegorz Kowaleczko, 31-dec-2013. (Published 04.01.2014).
- [9] CFD results for TU-154M in landing configuration for an asymmetrical loss in wing length and including wing twist. Not Yet Published, Glenn A. Jørgensen.
- [10] Ground Contact Analysis. Jan-2014- Glenn A.Jørgensen

4

JAK ZGINĄŁ PREZYDENT RP: CORPUS DELICTI POD NOGAMI D. TUSKA



Miejsce w kadłubie - rozerwania salonki prezydenckiej.



Prawa burta „A” z częścią salonki prezydenckiej. Górna część burty z napisem „Republic of Poland” wywinięta na zewnątrz. Po prawej stronie widoczny fragment rozerwanej futryny po wyrwanych drzwiach salonki prezydenckiej.

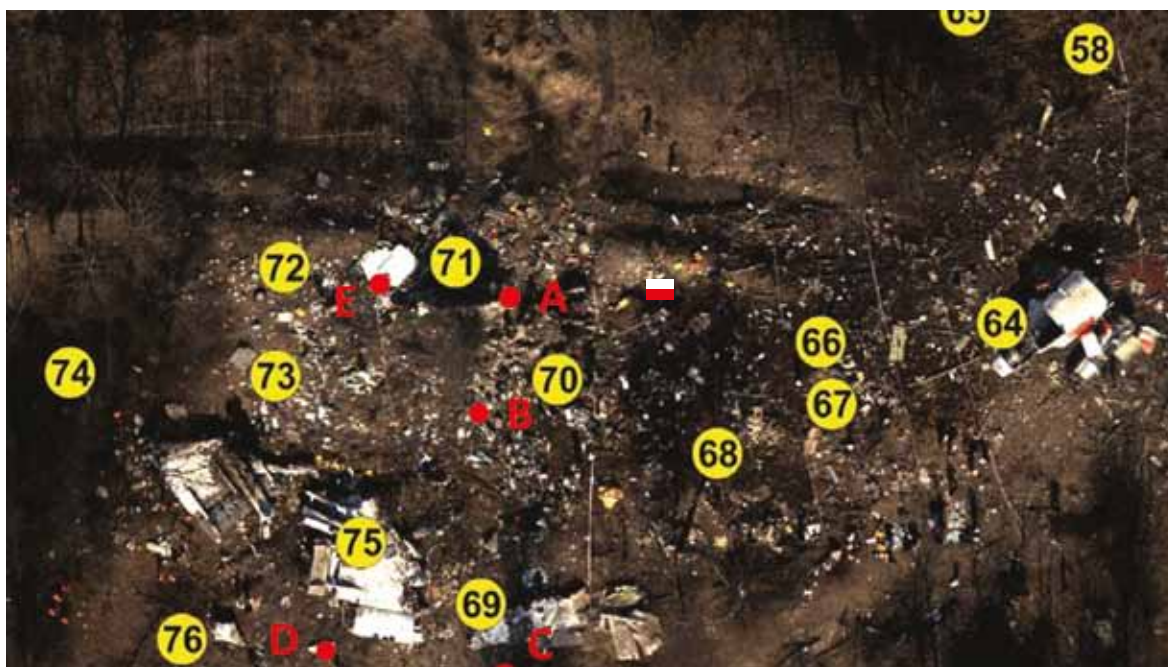


Czerwonym okręgiem zaznaczono w kadłubie miejsce wyrwania fragmentu „C” prawej burty salonki oraz toalety prezydenckiej.

Fragment poszycia „B” z drugą częścią litery „L” oraz fragmentem litery „A”, leżący w połowie odległości pomiędzy odłamkami „A” i „C” salonki prezydenckiej.



POŁOŻENIE ELEMENTÓW SALONKI PREZYDENCKIEJ NA MIEJSCU UPADKU TU-154M



„A” – Prawa burta z częścią salonki prezydenckiej, z fragmentem napisu „REPUBLIC OF POLAND.”

„B” – Fragment poszycia z częścią litery „L” oraz fragmentem litery „A”.

„C” – Fragment wyrwanej prawej burty salonki.

„D” – Siedzisko kanapy salonki prezydenckiej.

„E” – Zasłepione drzwi salonki prezydenckiej.



Miejsce rozerwania poszycia prawej burty Tu-154M nr 101.



Na pierwszym planie wyrwany fragment „C” prawej burty salonki i toalety prezydenckiej z widocznymi otworami okiennymi. W tle Donald Tusk składający wieniec.



Analogiczny fragment burty z oknami Tu-154M nr 102 podczas remontu w Samarze. Na miejscu zdarzenia brak kolektora gorącego powietrza pod oknami oraz rurek wokółłokiemnych rozprowadzających gorące powietrze wewnątrz konstrukcji poszycia.



Kadr z filmu „1,24” zrobiony chwilę po zdarzeniu. Czerwoną elipsą zaznaczony wyrwany fragment prawej burty salonki prezydenckiej. Na wierzchu burty leży wyrwany slot prawego skrzydła.



Kadr z filmu Sławomira Wiśniewskiego zrobiony około 15 minut po zdarzeniu. Czerwoną elipsą zaznaczony wyrwany fragment prawej burty salonki prezydenckiej. Na wierzchu burty leży wyrwany slot prawego skrzydła.



Ad. 2 Fragment wyrwanej prawej burty z salonki prezydenckiej. Widok od środka konstrukcji. Na wierzchu burty leży wyrwany slot prawego skrzydła.



Czerwonym kółkiem zaznaczono fragment prawego obramowania otworu okiennego salonki prezydenckiej.



Czerwonym kółkiem zaznaczono fragment litery „A” napisu nadokiennego.





Wyrwane drzwi salonki prezydenckiej.



Zaślepione drzwi salonki prezydenckiej nad blatem stołu.



Czerwonym okręgiem zaznaczono miejsce drzwi wyrwanych z salonki prezydenckiej.



Siedzisko kanapy salonki prezydenckiej na miejscu zdarzenia.



Kanapa salonki prezydenckiej w Tu-154M nr 101.



Widok fragmentu prawej burty od strony wewnętrznej konstrukcji na miejscu zdarzenia.



Rozzerwana i powyginana rurka z szeregiem otworów służących do rozprowadzania gorącego powietrza wewnątrz poszycia oraz nadmuchu do ogrzewania przedziału pasażerskiego.



Nadpalona pianka izolacyjna otulająca wręgi samolotu. Widoczny brak materiałów ocieplających burtę.



Rozbita i okopcona szyba okna prezydenckiej toalety. Rozzerwana i nadpalona tapicerka wewnętrzna. Wydmuchnięte ocieplenie i konstrukcja burty.



Czerwonym okręgiem zaznaczono miejsce okopconej szyby okna na styku toalety i salonki prezydenckiej.



Na pierwszym planie widoczny czerwony pas malowany na poszyciu kadłuba pod linią okien. Pod leżącym poszyciem burty widoczne wypalone od wysokiej temperatury żdźbła trawy. Rozbite i okopcone okno toalety prezydenckiej.



Fragment „C” obramowania otworu okiennego salonki prezydenckiej na miejscu zdarzenia.



Fragment „A” obramowania otworu okiennego salonki prezydenckiej z napisem „Republic of Poland”. Widok umytej i zregenerowanej części na miejscu składowania odłamków.



Rozerwane otwory: drzwiowy i okienny, wywinięte na zewnątrz i do góry poszycia.



Rozerwana futryna drzwi salonki prezydenckiej. Na pierwszym planie widoczne fragmenty liter „O” i „L”



Strzępy poszycia „B” z drugą częścią litery „L” oraz fragmentem litery „A”, leżące w połowie odległości pomiędzy odłamkami burty i salonki prezydenckiej.



Widok fragmentu „B” prawej burty. Druga część litery „A” napisu nadokiennego widoczna od spodu, po prawej stronie.



Wywinięte na zewnątrz poszycie fragmentu „B” bocznej burty salonki prezydenckiej. W prawym dolnym rogu widoczny czerwony pas malowania podokiennego. Widoczne oderwane od poszycia usztywnienia poprzeczne i podłużne. Brak materiałów izolacji termicznej.



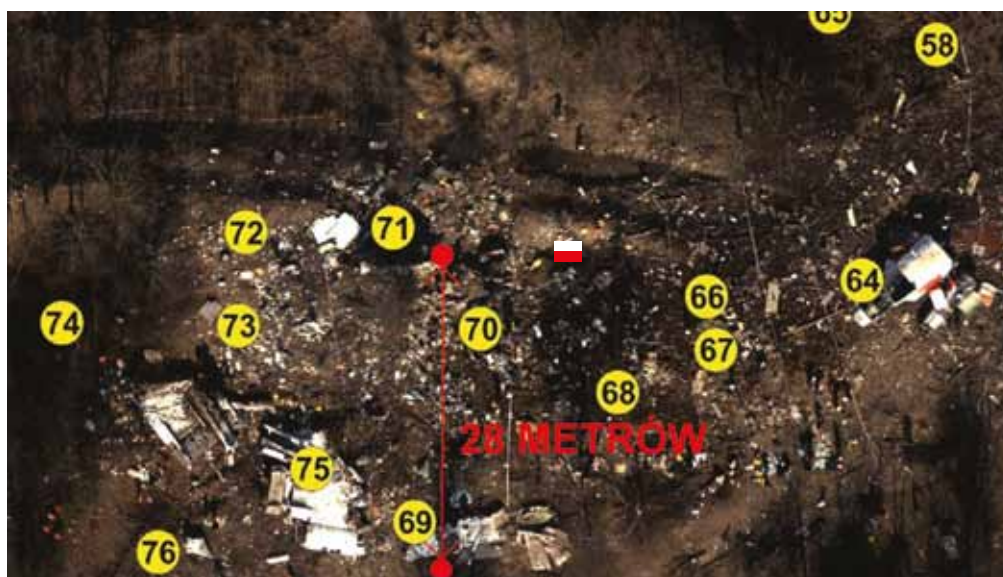
Czerwonym okręgiem zaznaczono okno, którego rozerwane fragmenty omówiono powyżej. Przy tym oknie znajdował się fotel prezydenta. Niebieska linia pokazuje miejsca rozerwania poszycia zewnętrznego.



Czerwonym okręgiem zaznaczono miejsce rozerwanego okna salonki prezydenckiej.



Czerwonym okręgiem zaznaczono miejsce na podłodze w salonie prezydenckiej, do której przymocowany był fotel i kanapa.



Czerwoną strzałką pokazano wzajemne położenie prawej i lewej części okna salonki prezydenckiej. MAK w grafice raportu, przedstawiającej odłamki Tu-154M, ukrył miejsce upadku fragmentu „C” rozerwanej burty salonki prezydenckiej.

Oba uzupełniające się fragmenty obramowania okna salonki prezydenckiej zostały zlokalizowane w odległości **28 metrów** od siebie, **w kierunku prostopadłym** do kierunku przemieszczania się Tu-154M.

Takie wzajemne położenie jednoznacznie wskazuje na eksplozyjny charakter przemieszczenia się ich na miejscu zdarzenia.

UWAGA!

Miejsce upadku fragmentu prawej burty z fragmentem obramowania okna salonki prezydenckiej nie zostało wymienione w wykazie odłamków w Raporcie MAK.



„CORPUS DELICTI” wybuchu Tu-154M pod nogami Tuska. Wyrwany, rozerwany i nadtopiony panel wewnętrznej tapicerki kadłuba Tu-154M.

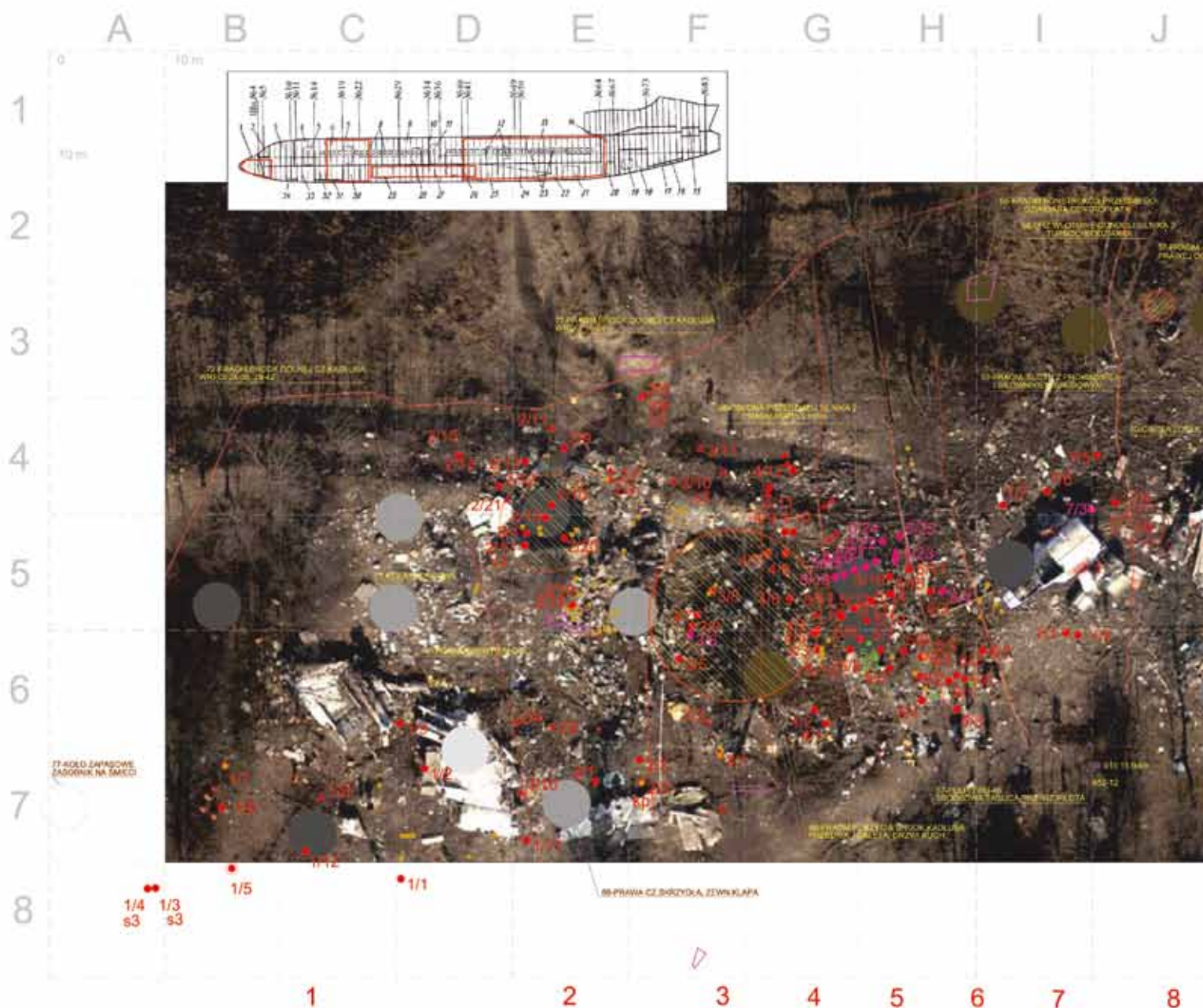
Opracował: Zespół Analiz Systemowych

REKONSTRUKCJA MIEJSCA KATASTROFY

LAWAŁA, ŁOKALIZACJE CIĄG WIELOPRZETOKOWY NALEŻY TRAKTOWAĆ
JAKO SIŁY CIĄGĄ.

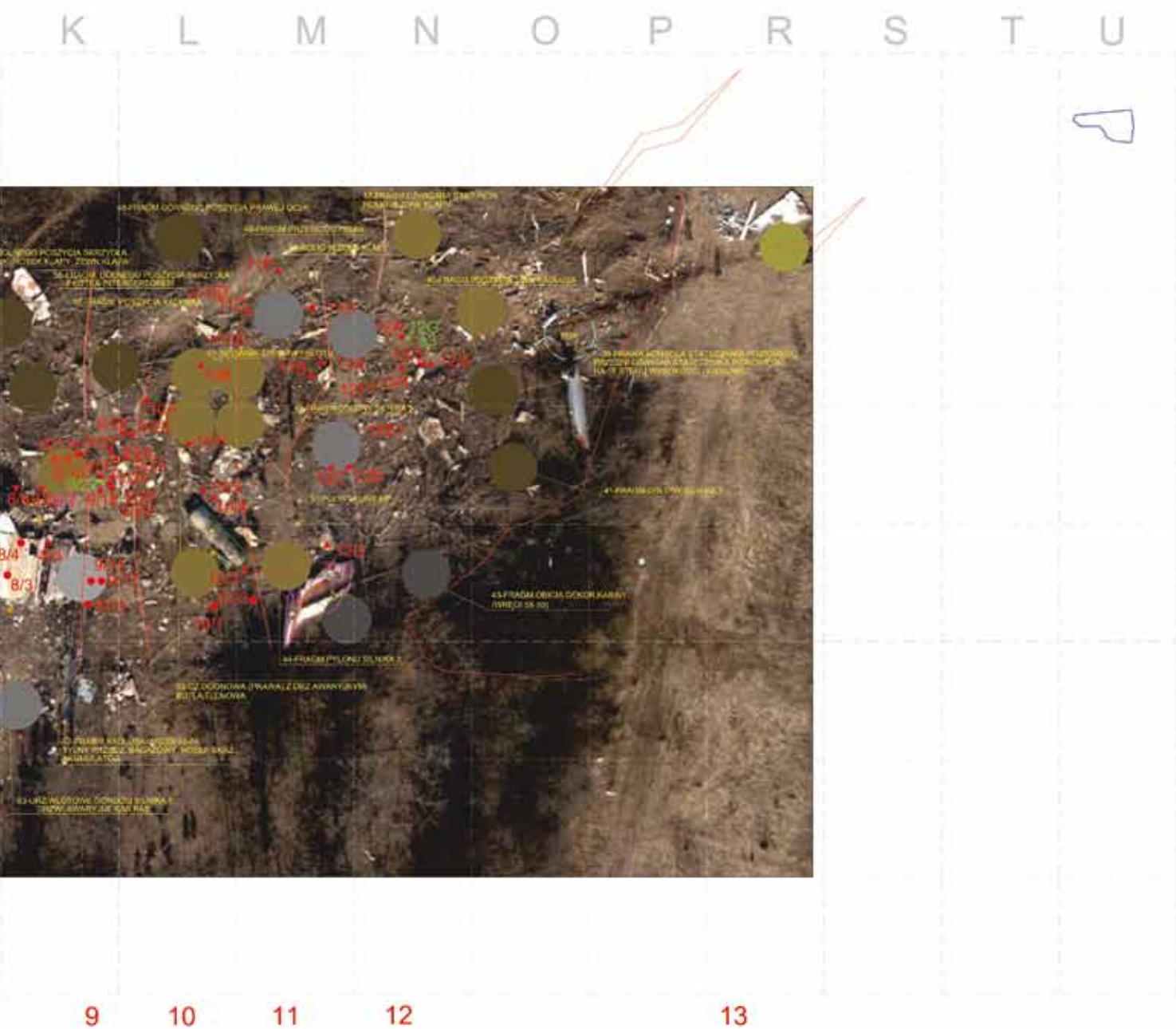
STREFY POWIERZCHNIOWE/LOKALIZACJA PRZYBLIŻONA

STREFY WYBUCHÓW WG SMALL GIS



Nr sektora	ciała NN	ciała K	ciała M	ciała pozbawione głowy	ciała z deformacją/ uszkodzeniem głowy	ciała z odnawianymi kończynami górnymi	ciała z odnawianymi kończynami dolnymi	ciała opalone/ zwęglone	liczba ciał w sektorze	liczba fragmentów ciał w sektorze
1		7	5			2	1		12	
2		1	13	3	1	1	1		14	10
3	1	4	6	2	3			1	11	5
4	1	2	10		1	1	1		13	7
5	1	4	20	3	17		1	8	25	4
6			7	1	4			1	7	
7		2	5	4			2	1	7	
8		1	1		1	1	1		2	6
9		2	1		2	1			3	9
10		1	1		1				2	8
11									0	5
12									0	20
RAZEM:	3	24	69	13	30	6	7	11		74

- CIAŁA
- CIAŁA LUB FRAGMENTY CIAŁ SPALONE
- ▲ FRAGMENTY CIAŁ
- ▲ NARZĄDY WEWNĘTRZNE
- FRAGMENTY FOTELI (LOK. PRZYBLIŻONA)
- PRZEDMIOTY
- 1-13 OZNACZENIA SEKTORÓW



Opracował: inż. Marek Dąbrowski

6

ANALIZA ZNISZCZENIA WYBRANYCH FRAGMENTÓW LEWEGO SKRZYDŁA

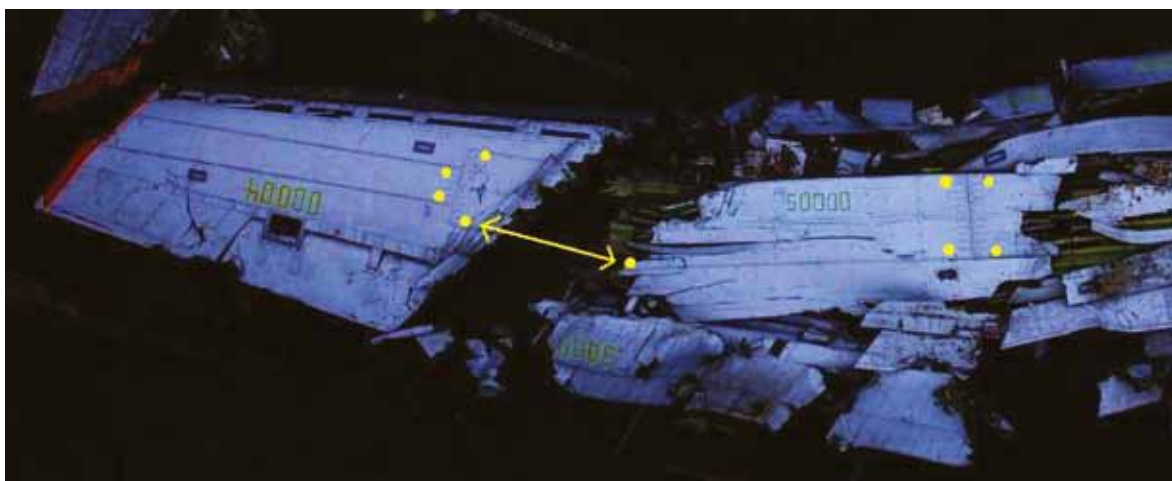
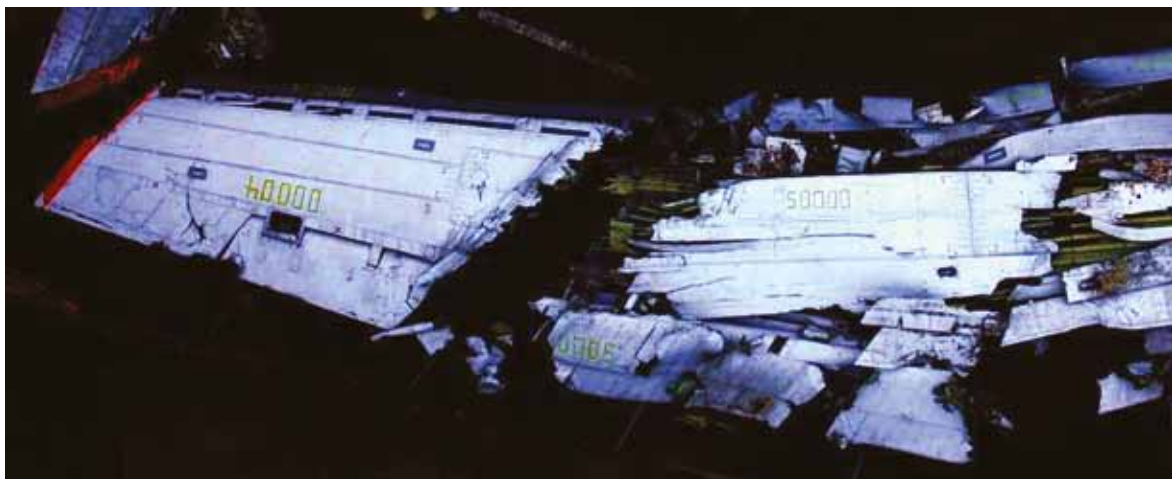
ROZERWANE POSZYCIE ODEJMOWANEJ GÓRNEJ CZĘŚCI LEWEGO SKRZYDŁA
POMIĘDZY CENTROPLATEM A ODERWANĄ KOŃCÓWKĄ SKRZYDŁA.



Pierwsza rekonstrukcja lewego skrzydła.



Druga rekonstrukcja lewego skrzydła.



Porównanie rozmieszczenia charakterystycznych oznakowań górnego poszycia w rekonstrukcji lewego skrzydła.

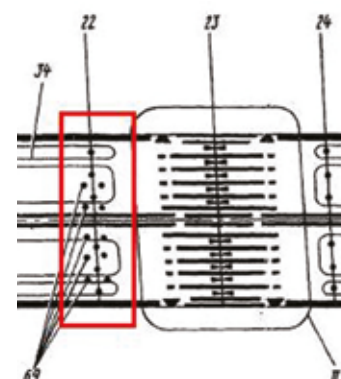
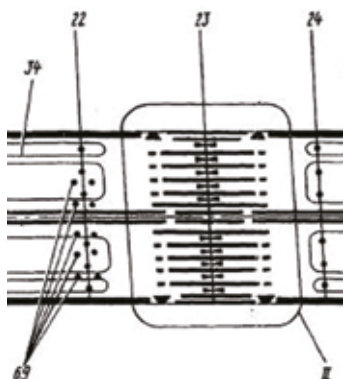
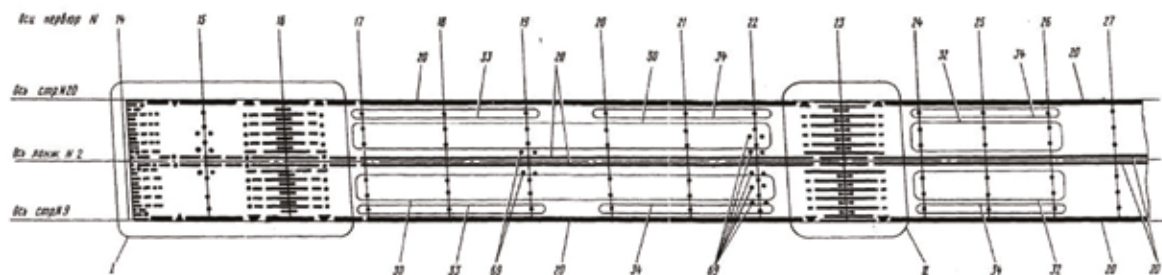


To samo miejsce na górnym poszyciu występuje dwukrotnie.

WNIOSKI:

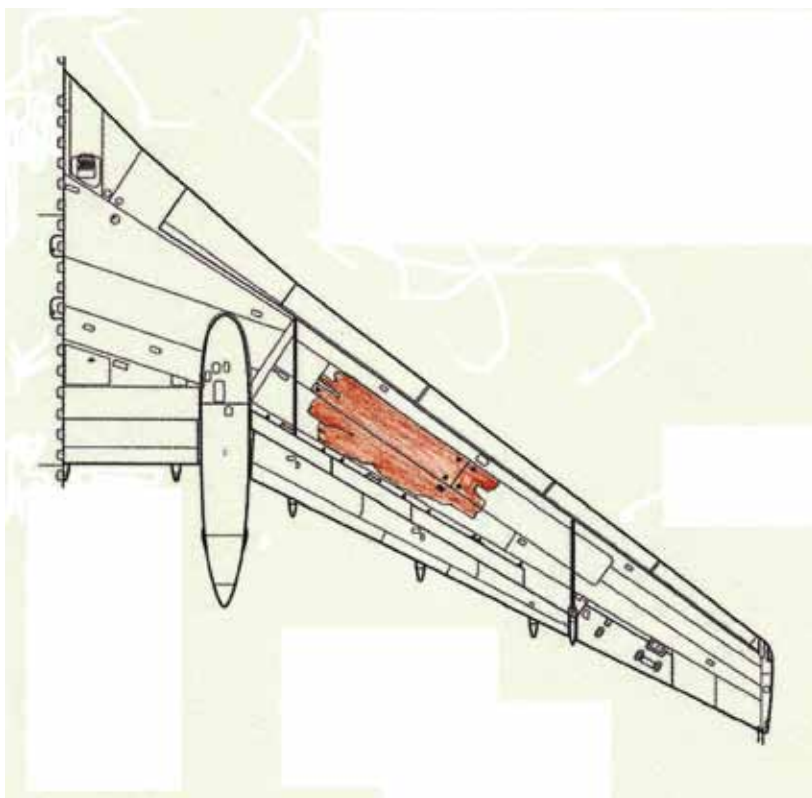
Z analizy porównawczej wynika, iż ten sam symbol przypisany jednemu miejscu występuje DWUKROTNIE. Jedynym wyjaśnieniem takiego stanu rzeczy jest stwierdzenie, iż górne poszycie nie pochodzi z lewego skrzydła Tu-154M, który uległ destrukcji 10.04.2010 roku.

ANALIZA ROZMIESZCZENIA NITÓW SPAJAJĄCYCH ODKRĘCANIE POSZYCIE GÓRNEJ POWIERZCHNI PŁATA NA ŻEBRZE NR 22 PRAWEGO SKRZYDŁA.

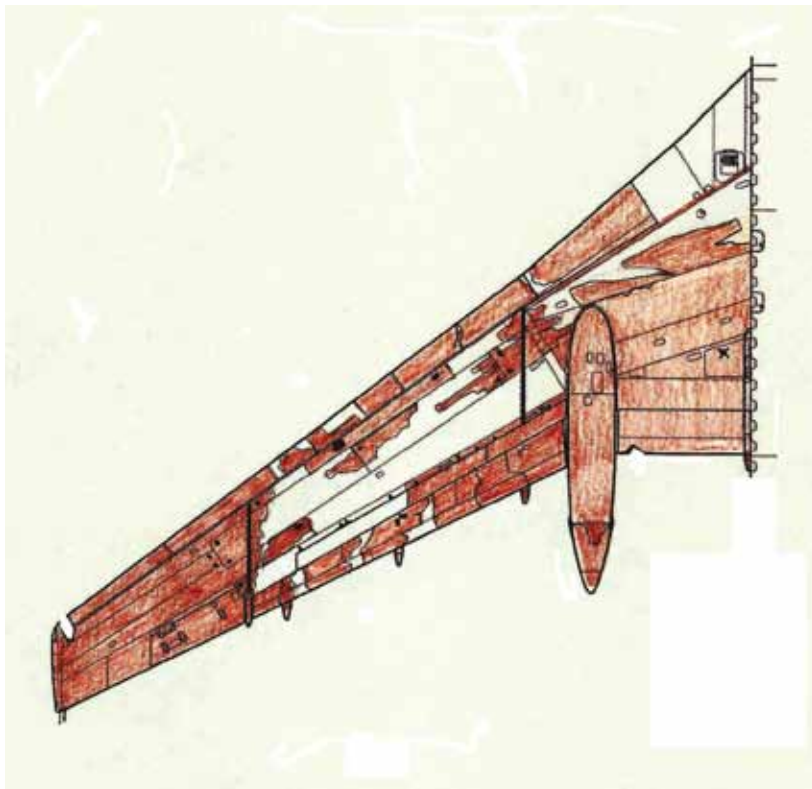


UWAGI:

Z analizy rozmieszczenia nitów wynika, iż górne poszycie OCzK, użyte w rekonstrukcji lewego skrzydła na płycie lotniska, pochodzi z **prawego skrzydła**.



Widok wyrwanego górnego poszycia prawego skrzydła, użytego następnie do rekonstrukcji skrzydła lewego.



Rekonstrukcja górnego poszycia lewego skrzydła.

UWAGI:

Widoczna olbrzymia dziura w górnym poszyciu, pomiędzy żebrami nr 14 a 31, stanowiącym część kesonu paliwowego – baku nr 3.

Przednia część skrzydła (płaszczyzna natarcia) w postaci slotów jest praktycznie zachowana. To samo można powiedzieć o części tylnej złożonej z praktycznie nienaruszonego deflektora, zrekonstruowanych lotek i fragmentów klapy zaskrzydłowej. Rozerwanie poszycia wzdłuż konstrukcji podłużnej (stingerów) świadczy o działaniu fali rozrywającej wzdłuż konstrukcji skrzydła.

ZNISZCZENIE SKRZYDEŁ WEDŁUG PROKURATURY ROSYJSKIEJ

PROTOKÓŁ oględzin przedmiotów / dokumentów /

m. Smoleńsk, dnia 17 września 2010 r.

Oględziny rozpoczęto o godzinie 11:00

Oględziny zakończono o godzinie 17:10

z przerwą : od 13:00 do 15:00

Zastępca Grupy Śledczej m. Smoleńska Zarządu Śledczego Komitetu Śledczego przy Prokuraturze Federacji Rosyjskiej
- Delegatury Obwodu Smoleńskiego, prawnik 1 klasy Korszakow M.

Geneza rozpadu skrzydeł tak została opisana w protokole oględzin wraku sporządzonym przez prokuraturę rosyjską 17 września 2010 r.:

Lewe skrzydło:

1. „część lewego wspornika skrzydła od grzebienia kierującego do lewej podstawowej podpórki podwozia. Część kesonowa skrzydła zniszczona wskutek hydraulicznego uderzenia, paliwa znajdującego się w zbiorniku, wyrwane jest górne poszycie. Całkowicie zniszczone są żebra. Zerwana jest belka mocująca klapę. Część klapy rozstrzępiona jest na małe fragmenty”.
2. „lewa środkowa część skrzydła z podpórką podwozia. Zbiornik – keson zniszczony, górna część wybita wskutek hydraulicznego uderzenia paliwa. Podpórka podwozia nie jest zniszczona. Kłapa krokodylowa przedniego zastrzału posiada wgniecenia i uszkodzenia. Na górnej części skrzydła, od gondoli podwozia do pokładu znajdują się rozerwane pokrycia, wgniecenia. Kłapa: górna sekcja od strony pokładu zgnieciona, pokrycie zniszczone. Dolna sekcja – rozerwane pokrycie i przebicia wskutek zderzenia się z przedmiotami znajdującymi się na ziemi. Napęd śrubowy klapy odłamany. Końcówka gondoli podwozia oderwana”.

Co ważniejsze, identyczny mechanizm zniszczenia opisany jest w wypadku analizy destrukcji prawego skrzydła:

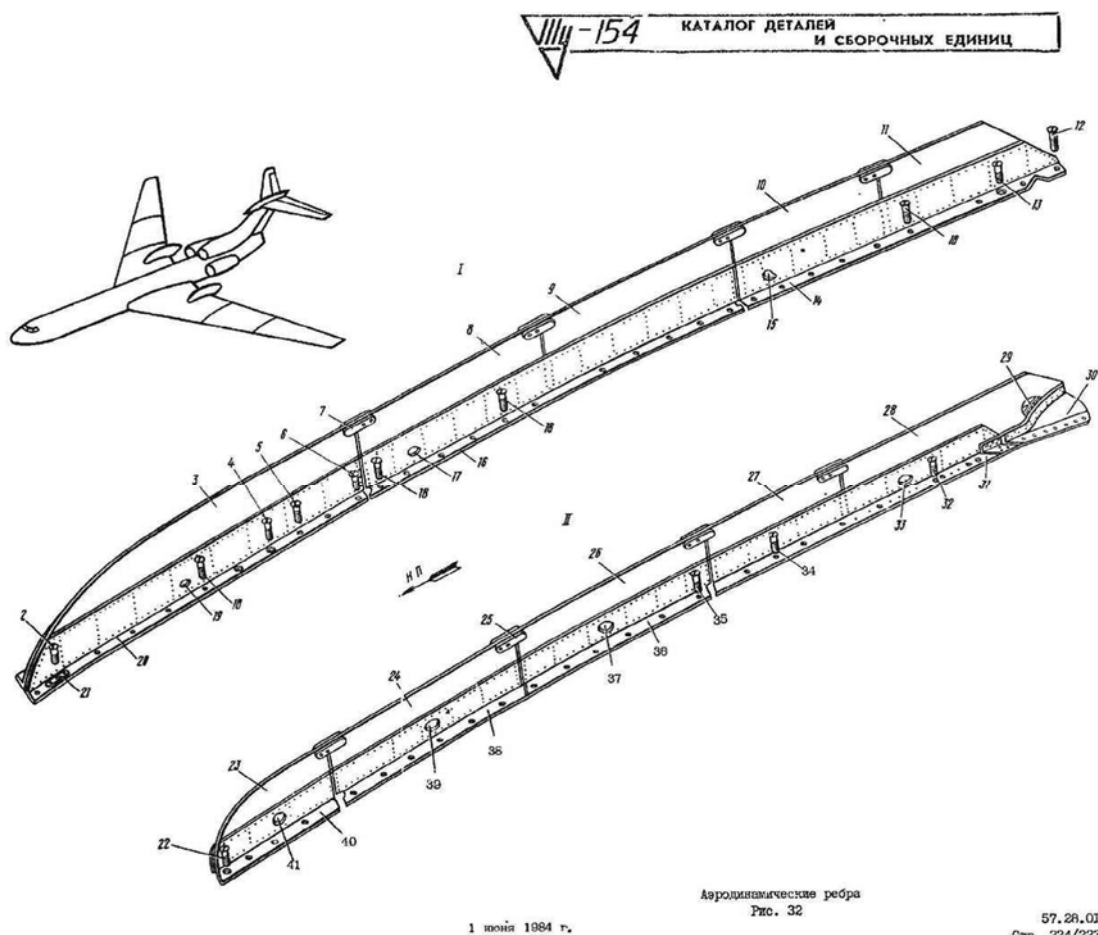
1. „prawy wspornik skrzydła. Górna i przednia część pokrycia zerwana w wyniku uderzenia hydraulicznego paliwa. Dolna część pokrycia bardzo zniekształcona z oderwanymi dźwigarami. Żebra kesony zdeformowane i oberwane. Sekcja klapy zerwana z prowadnic”.
2. „prawa wspornikowa część skrzydła. Po lewej przedniej części skrzydła wyrwane pokrycie, powstałe wskutek uderzenia hydraulicznego paliwa. Odkształcenia wręgów z oderwaniem od pokrycia. Odkształcenia i oderwanie żeber kesonu. Grzebień kierujący zgnieciony. (...)”

Wniosek: według prokuratury rosyjskiej skrzydła lewe i prawe zostały zniszczone w ten sam sposób, na skutek wybuchu wewnętrznego, nazywanego przez nich „hydraulicznym uderzeniem paliwa

ZNISZCZENIA ODERWANEJ KOŃCÓWKI I ŚRODKOWEJ CZĘŚCI SKRZYDŁA LEWEGO.

Kierownica aerodynamiczna na górnej powierzchni oderwanej końcówki skrzydła

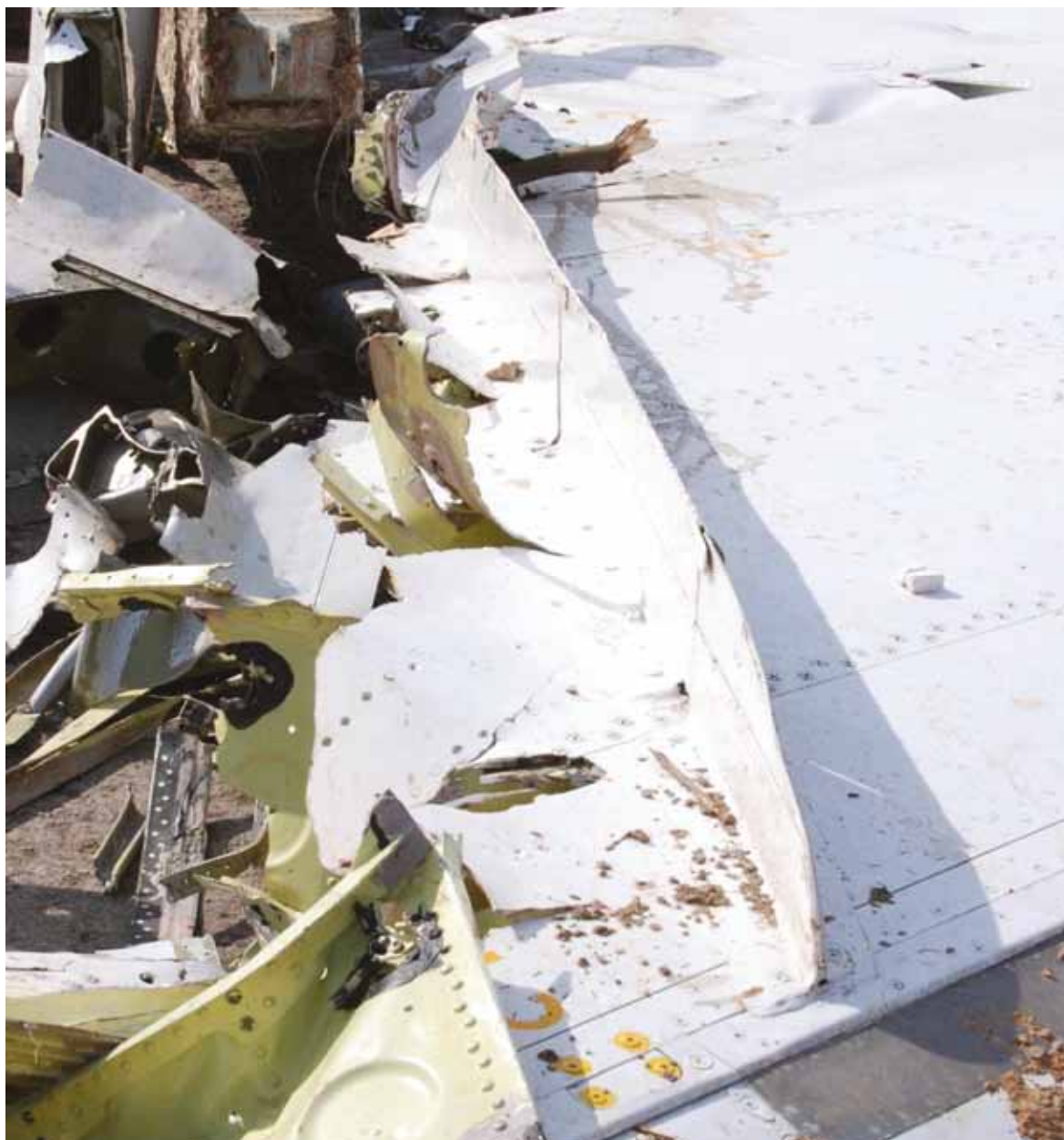
Miejsce znalezienia: sektor 14



Budowa zewnętrznej kierownicy aerodynamicznej (na dole)



Kierownica aerodynamiczna na krawędzi oderwanej końcówki skrzydła.



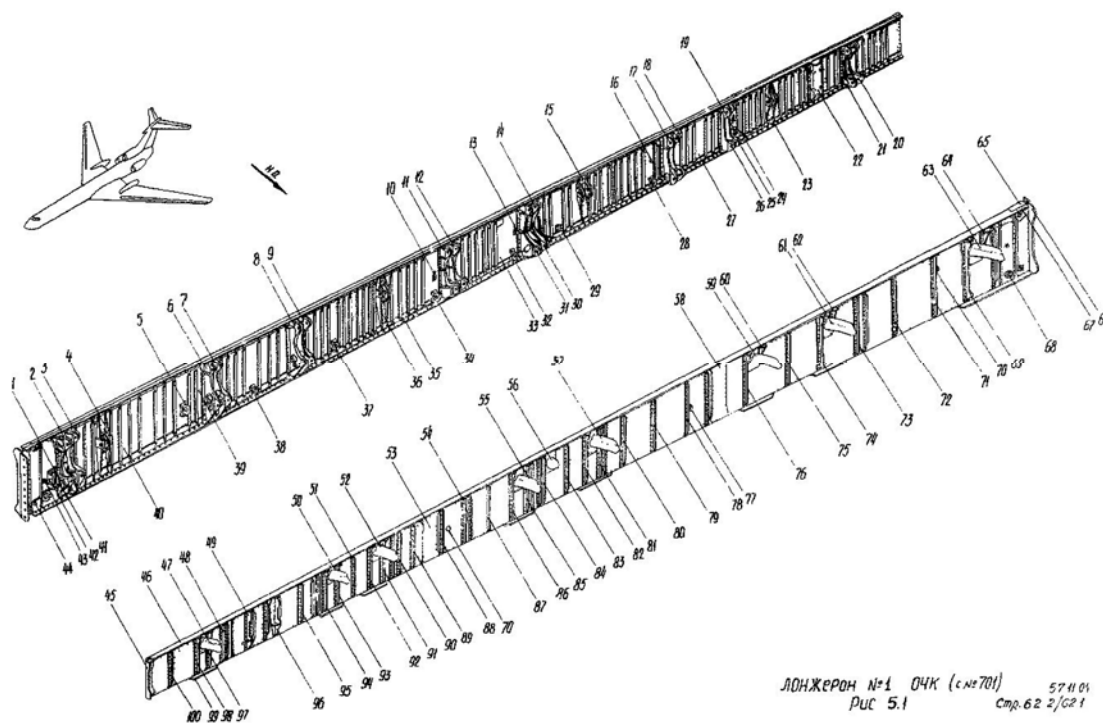
Kształt wygięcia kierownicy. Widok z przodu („obrys”)

Uszkodzenia: płynne, falokształtne wygięcie tylnej części w kierunku końcówki skrzydła (widoczne w „obrysie”) połączone ze zgięciem tylnej części kierownicy do dołu, od siły poprzecznej działającej od strony przelomu skrzydła na zewnątrz. Tylna część stopki kierownicy przełamana w poprzek, wyrwana z poszycia. W związku z brakiem zarysowań lakieru na kierownicy w kierunku ruchu samolotu najbardziej prawdopodobny mechanizm powstania uszkodzenia to oparcie się lub uderzenie oderwanego skrzydła kierownicą o podłoże na miejscu upadku, analogicznie jak w przypadku lotki.

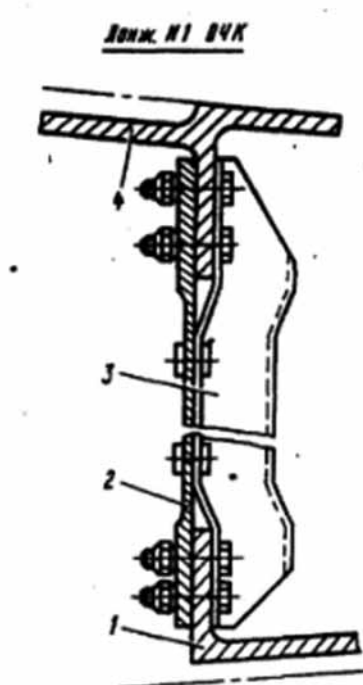
Wielokrotne, równoległe pęknięcia poszycia, kończące się na kierownicy, świadczą o wybuchu. Ich zakrzywienia (loki) mogły być częściowo spowodowane przez uderzenie w ziemię.

Fragment dźwigara nr 1

Miejsce znalezienia: nieznane



Budowa dźwigara nr 1



Przekrój dźwigara nr 1. Górna półka w układzie T, dolna w układzie L.



Fragment dźwigara nr 1 w „obrysie”, widok z tyłu (od środka skrzydła)

Zniszczenia: podłużne złamanie lub przecięcie wzdłuż środka (strzałka błękitna) z utratą dolnej półki. Na zachowanym fragmencie półki niewielki fragment poszycia (strzałka żółta). Brak 2 żeber (strzałki zielone) oddzielonych od kątowników mocujących do dźwigara, przy czym zachował się wąski fragment żebra (po lewej stronie zdjęcia) zamocowany do dźwigara i pierwszej podłużnicy, nienoszący śladów miażdżenia ani zginania. Trzecie żebro zgięte, również niezamocowane do kątownika mocującego, prawdopodobnie ułożone luzem (strzałka liliowa). Świadczyłoby to o wyrwaniu wszystkich znajdujących się w analizowanym fragmencie kesonu żeber na podporach lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Od strony kesonu (strzałka czarna) duży fragment poszycia z zagięciem i przebicciem na wylot o nieregularnych krawędziach, z „zębem” (strzałka pomarańczowa). Brak podłużnicy na niezniszczonym odcinku poszycia między przebiciami. Za dźwigarem zakończenie pierwszej podłużnicy z rozdarciem poszycia na jej przedłużeniu i styku z technologicznym zakończeniem półki dźwigara (strzałka fioletowa). W warunkach naturalnych jedyny możliwy mechanizm omawianego pęknięcia dźwigara wzdłuż to złamanie wskutek gwałtownej różnicy ciśnień (wybuch).

Uwaga: brak wgnieceń od uderzeń w dźwigar. Element położony w „obrysie” w bezpośrednim sąsiedztwie oderwanej końcówki lewego skrzydła. Geometria oraz zachowanie półki o profilu T (strzałka czarna) wskazuje, że element pochodzi ze skrzydła prawego. Jest to fragment górny, o czym świadczy rozstaw podłużnic, charakterystyczny dla górnej powierzchni skrzydła (mniejszy niż dla powierzchni dolnej – strzałki brązowe).

Sam fakt, że element ze skrzydła prawego Rosjanie ułożyli w „obrysie” lewego skrzydła na potrzeby polskiej Prokuratury Wojskowej pokazuje z jednej strony, że nie zachowały się analogiczne elementy lewego skrzydła, z drugiej – że rosyjska rekonstrukcja jest niewiarygodna i każdorazowo wymaga dodatkowej weryfikacji w celu ustalenia rzeczywistych uszkodzeń lewego skrzydła, które w rzeczywistości są znacznie większe niż oficjalnie opisano.

DOLNY PANEL POSZYCIA DOCZEPNEJ CZĘŚCI SKRZYDŁA (Z SZACHOWNICĄ) Z FRAGMENTEM KLAPY ZASKRZYDŁOWEJ.

Miejsce znalezienia: sektor 8 (właściwe wrakowisko)



Zniszczenia: mocne (o ok. 180 stopni) wygięcie przedniej krawędzi z przynajmniej częściowym zachowaniem dźwigara nr 1 oraz zamontowanych do poszycia fragmentów żeber (łamane wzdłuż). Częściowe rozejście się poszczególnych paneli na szwie. Brak noska skrzydła. Prawdopodobny mechanizm powstania uszkodzeń: nadciśnienie w środku kesonu. Wielokrotne, równoległe pęknięcia poszycia, kończące się na poprzecznym elemencie konstrukcji (wzmocnieniu) świadczą o wybuchu. Ich wygięcia mogły częściowo powstać od uderzenia w ziemię.

FRAGMENT POSZYCIA DOLNEGO LEWEGO SKRZYDŁA
(Z SZACHOWNICĄ) WRAZ Z FRAGMENTEM KLAPY
ZASKRZYDŁOWEJ Z PROWADNICĄ NR 4



Część przednia dolnego poszycia pozbawiona „noska”.



Prowadnica kłapy zaskrzydłowej nr 4.



Miejsce oderwania owiewki prowadnicy nr 4.



Miejsce rozerwania i oderwania owiewki prowadnicy nr 4.



Oderwana owiewka nr 4 przy szosie Kutuzowa.



Fragment klapy zaskrzydłowej przy centropłacie z miejscem oderwania owiewki nr 3. Klapa zaskrzydłowa rozerwana wzdłuż tylnej podłużnicy.



Klapa zaskrzydłowa lewego skrzydła.

Czerwonymi liniami pokazano miejsca rozrywania poszycia klapy. Krzyżyki oznaczają fragmenty owiewek i poszycia, których nie zidentyfikowano.

UWAGA.

Na podstawie analizy destrukcji, można przyjąć, iż poszycie klapy zaskrzydłowej zostało rozerwane wzdłuż dolnej podłużnicy, równoległej do krawędzi spływu **W MIEJSCACH MOCOWANIA OWIEWEK PROWADNIC.**



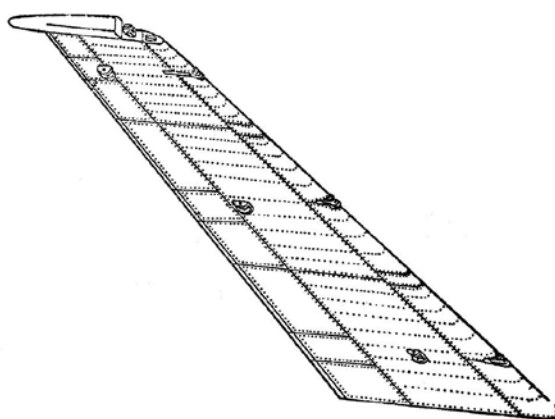
Miejsce w klapie zaskrzydłowej po wyrwanej owiewce prowadnicy nr 5.



Wyrwana owiewka nr 5.



Owiewka nr 5. Przy szosie Kutuzowa.



Budowa zewnętrznej kłapy zaskrzydłowej.



Fragment kłapy zaskrzydłowej (nr 24) rozerwanej wzdłuż tylnej krawędzi podłużnicy.



Fragment kłapy zaskrzydłowej rozerwanej wzdłuż tylnej krawędzi podłużnicy.



Fragment kłapy zaskrzydłowej rozerwanej wzdłuż tylnej krawędzi podłużnicy.



Fragment kłapy zaskrzydłowej rozerwanej wzdłuż tylnej krawędzi podłużnicy.





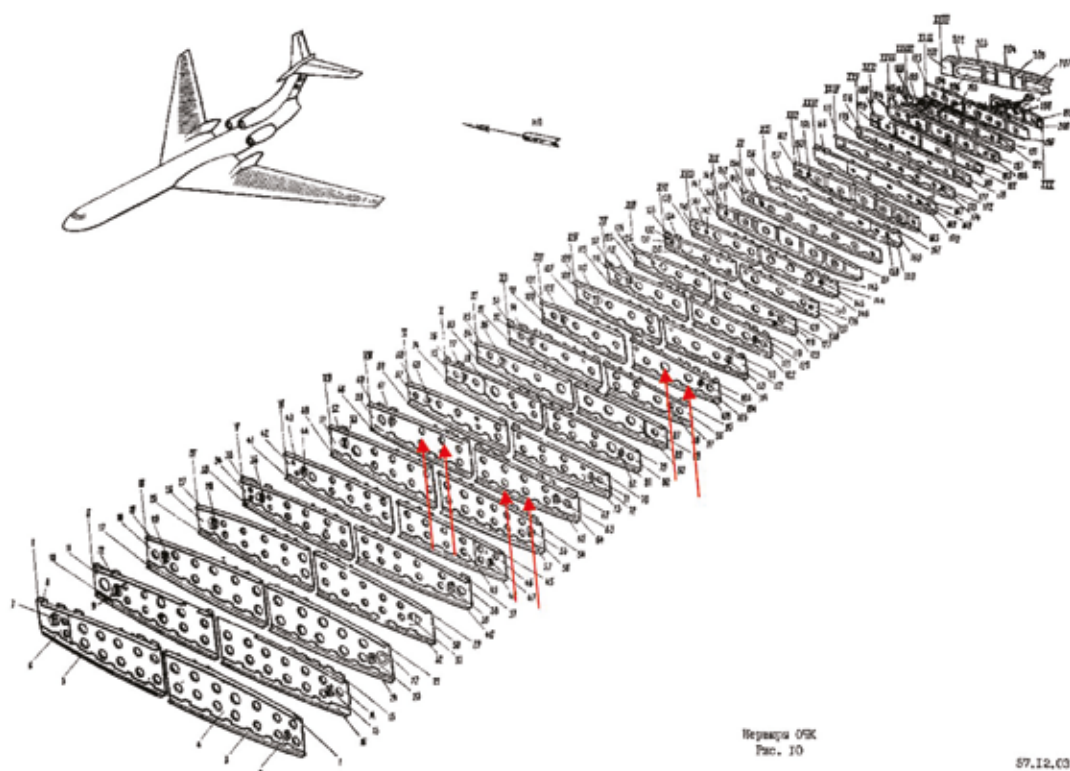
Fragment kłapy zaskrzydłowej (nr 22) rozerwanej wzdłuż przedniej krawędzi podłużnicy.



Fragment kłapy zaskrzydłowej rozerwanej wzdłuż przedniej krawędzi podłużnicy. Fragment ten pochodzi z PRAWEGO skrzydła i został ułożony w miejscu „rekonstrukcji” skrzydła lewego.



Niezidentyfikowany fragment żebra ze skrzydła
Miejsce znalezienia: sektor 14, wiszący na brzozie dr. Bodina



Lokalizacja i wygląd żeber w skrzydle doczepnym. W zewnętrznej części widoczne żebra posiadające 1 rząd otworów ulgowych, analogiczne jak analizowany fragment.

Zniszczenia: ślady rozerwania z niewielkimi „zębami” na części przełomu, poprzeczne wybrzuszenie, niewielkie, nieregularne przebiccia od odłamków, świadczące o wybuchu.

Uwagi: brak możliwości utrzymania się analizowanego elementu między cienkimi gałęziami w czasie hipotetycznego uderzenia samolotu w brzozę.

W opracowaniu wykorzystano materiały inż. Marka Dąbrowskiego. Zdjęcia pochodzą z archiwum Zespołu Parlamentarnego i strony internetowej Zespołu Prezesa Rady Ministrów.

Opracował: Zespół Analiz Systemowych

7

WYBUCH WEWNĄTRZ SKRZYDŁA SAMOLOTU

dr Grzegorz Szuladziński¹

Celem niniejszej analizy jest przedstawienie swoistego typu wybuchu wewnątrz skrzydła; zdarzenie, które wywołałoby wypadkowy popęd oddziałujący na skrzydło i skierowany ku dołowi. Należy pamiętać o pewnych podstawowych, mających tu zastosowanie zasadach. Pierwsza z nich mówi nam, że jeśli wybuch ograniczy się do przestrzeni wewnętrznej skrzydła nie naruszając jego poszycia, nie powstanie wypadkowy popęd oddziałujący na skrzydło. Druga mówi, że jeśli w wyniku wybuchu poszycie zostanie rozerwane zarówno od strony wierzchniej, jak i od strony spodniej skrzydła, siła wypadkowa może również być bliska zeru i prostopadła do cięciwy. Jeśli jednak chcielibyśmy uzyskać popęd skierowany ku dołowi, najlepiej byłoby umieścić materiał wybuchowy niedaleko poszycia strony wierzchniej tak, żeby to ono zostało rozerwane i żeby zadziałała siła odrzutu. Dobrze byłoby, gdyby kierowana ku dołowi fala uderzeniowa nie rozerwała poszycia spodniego, a jedynie je wybrzuszyła.

Dokonano symulacji takiego zdarzenia z płaskim ładunkiem wybuchowym, który umieszczono wzdłuż powierzchni wierzchniej strony skrzydła (rys. 1) a następnie zdetonowano. Fragment skrzydła w przybliżeniu odpowiada analogicznej części skrzydła samolotu Tu-154M.

Model obliczeniowy przedstawiono również na Rysunkach 2 i 3. Poza ładunkiem i elementami konstrukcyjnymi skrzydła modelowane jest również powietrze (czarna siatka) w objętości nieco większej niż wycinek skrzydła. Pozwala to na obserwację zmian ciśnienia oraz wzajemnych oddziaływań środka wybuchowego, powietrza i konstrukcji. Ciśnienia związane z siłą nośną oraz oporem aerodynamicznym (rys.4) również uwzględniono w symulacji, jednak ich wpływ na naprężenia i odkształcenia odcinka skrzydła jest niewielki.

Odcinek skrzydła ograniczony jest dwiema płaszczyznami sztywnymi, po jednej w każdym przekroju. Płaszczyzny te są nieprzenikalne dla elementów konstrukcyjnych, jednak cały odcinek skrzydła może się przesuwać wzdłuż dowolnej z nich. Jedynie mocowania żeber trzech podłużnic ograniczono, jeśli chodzi o możliwość ruchu wzdłużnego. Reakcje w tych punktach, szczególnie w kierunku pionowym, dają nam wielkość oddziałującej na skrzydło siły wybuchu w kierunku pionowym.

¹ Nota techniczna nr 201 (2/14) Analytical Service Company (www.simulate-events.com)

SZCZEGÓŁY

Konstrukcja wykonana jest ze stopu aluminium 2024-T3 z wyjątkiem podłużnic (uwidocznionych jako linie) wykonanych ze 7075-T6. Biorąc pod uwagę sposób modelowania, podłużnice nie odgrywają tutaj szczególnej roli.

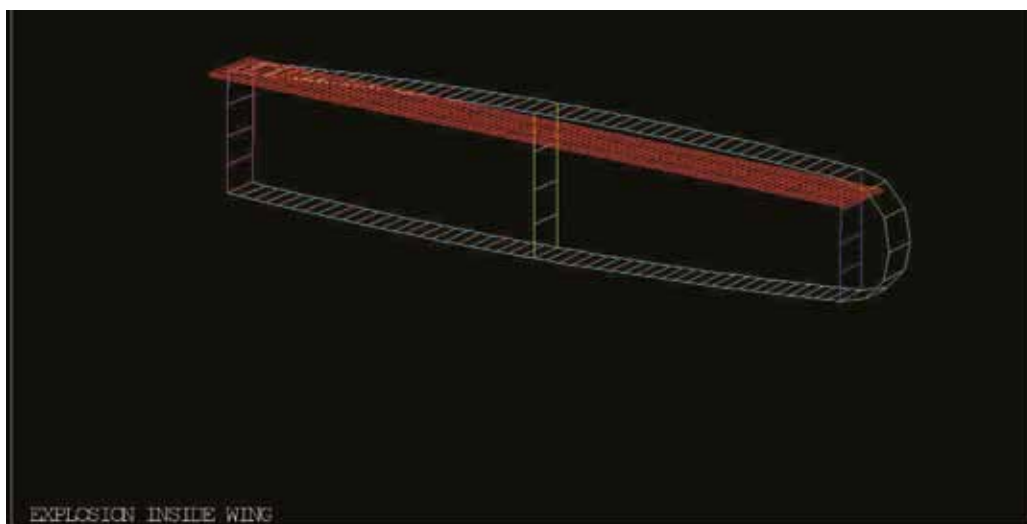
Wykorzystany materiał wybuchowy miał grubość 7,5 mm, gęstość 800 kg/m^3 i wartość energetyczną $1,25 \text{ MJ/kg}$. (Znacznie mniej niż trotyl o wartości energetycznej $4,61 \text{ MJ/kg}$). Jeśli taki środek wybuchowy umieścimy pod 4 mm poszyciem (jak na przykład w okolicy tylnej podłużnicy), możemy spodziewać się prędkości odrzutu poszycia do 500 m/s . W tym miejscu prędkość taką niemalże osiągnięto, jednak reszta poszycia odpadała znacznie wolniej; typowa prędkość mieściła się w przedziale od 40 do 50 m/s .

Ciekawe może być porównanie popędu skierowanego pionowo (rys.11) z popędem skierowanym wzdłuż skrzydła, prostopadle do płaszczyzn wydzielających jego odcinek (rys.12). Ta druga wartość jest większa, przede wszystkim dlatego, że przyłożona jest do większej powierzchni. Jednak ma ona jednocześnie mniejsze znaczenie, jako że płaszczyzny ograniczające są sztywne. Aby urealnić tę składową, trzeba by poszerzyć odcinek tak, aby obejmował on sekcję skrzydła pomiędzy dwoma kolejnymi żebrawami. Gdyby środek wybuchowy umieszczono tylko w tej sekcji, żebra rozeszłyby się wzdłuż osi skrzydła, znacząco zmniejszając rzeczywistą wartość popędu odbitego. Niemniej jednak wpływ osiowy mógłby spowodować odbicie skrzydła po jednej ze stron, a takie nagłe szarpnięcie byłoby odczuwalne na kadłubie.

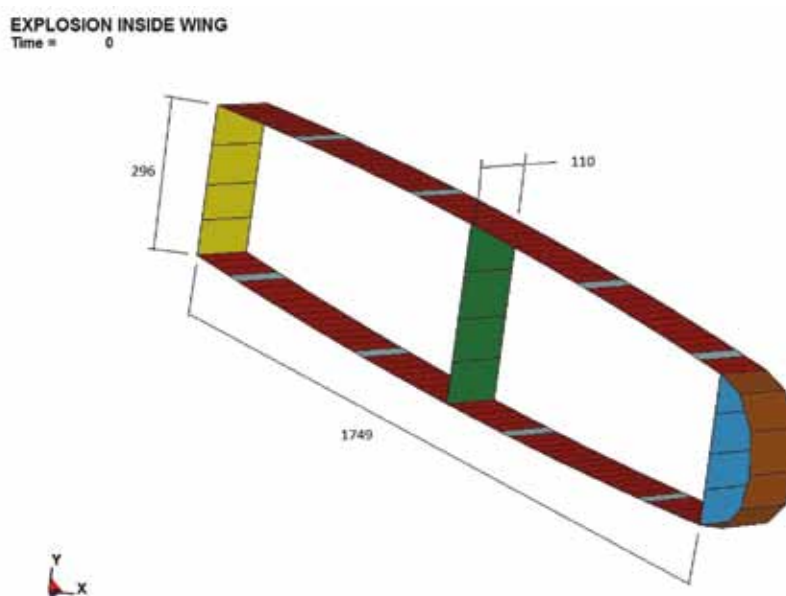
Popęd skierowany pionowo jest istotny sam w sobie, gdyż przy odpowiednio dużej jego wielkości może on mieć wpływ na trajektorię lotu. Ograniczenie odcinka tak, jak zrobiono to tutaj, sugeruje, iż odcinek ów miałby stanowić część znacznie szerszego ciągłego fragmentu skrzydła. To z kolei prowadzi nas do wniosku, że ładunek musiałby zajmować znacznie więcej przestrzeni aniżeli tu wy-modelowano. Ale nawet bez wchodzenia w szczegóły dotyczące jego wymiarów należy zauważyć, że wypadkowy popęd skierowany pionowo może być podobny do wyliczonego tutaj jeśli tylko dochodzi do rozerwania poszycia strony wierzchniej skrzydła przy jednoczesnym utrzymaniu integralności poszycia po jego stronie spodniej przez dłuższy czas.

Powstaje pytanie o wielkość wartości popędu w razie gdybyśmy chcieli wyciągać wnioski związane z katastrofą w Smoleńsku w 2010 roku. Z opublikowanych źródeł znamy wielkość popędu skierowanego pionowo, oddziałującego na skrzydło. Wyliczone tu wartości okazują się niewielkie w porównaniu z tym, do czego doszło tam. Innymi słowy, aby uzyskać istotną wartość popędu skierowanego pionowo, ładunek wybuchowy musiałby się znajdować na sporym odcinku całej rozpiętości skrzydeł. Scenariusz taki nie wydaje się realistyczny, biorąc pod uwagę okoliczności tamtej katastrofy.

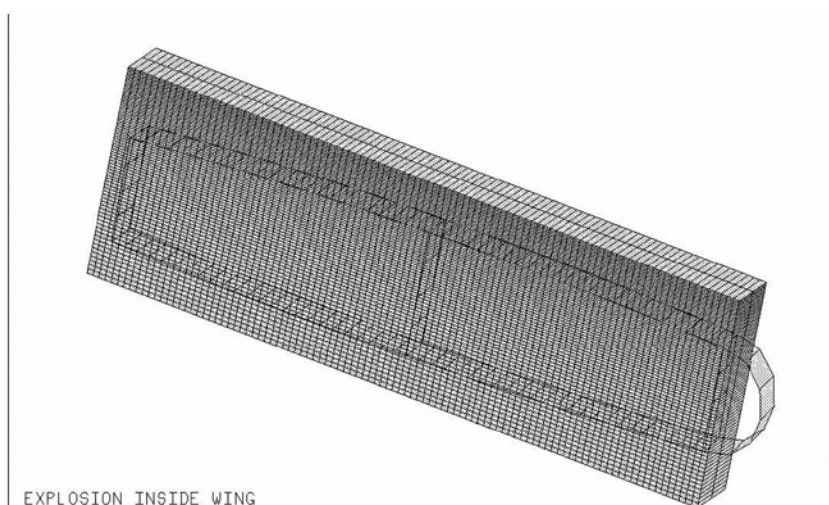
Należy również dodać, że symulacja trwała dłużej niż tu pokazano, do 10 ms. W dalszym toku jej trwania nie dochodziło już do żadnych istotnych zmian poza tym, że zaczynało być widoczne odbicie poszycia po spodniej stronie skrzydła, a wielkość popędu skierowanego pionowo dochodziła do niemalże $1000 \text{ N}\cdot\text{s}$. (Proszę zapoznać się z animacją, link poniżej.)



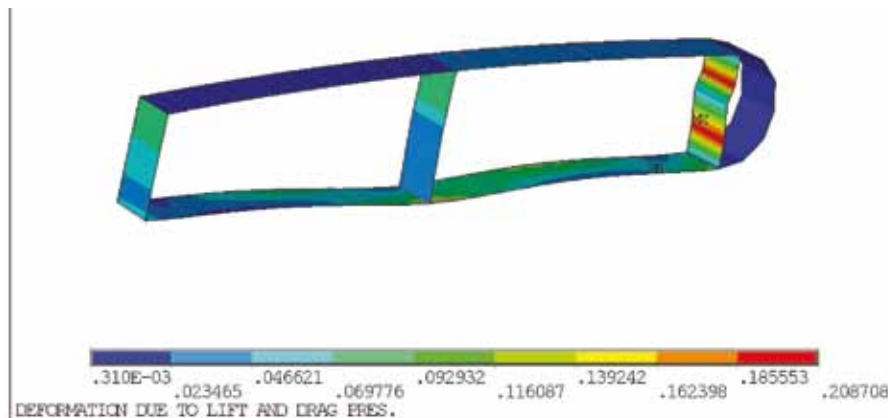
Rys.1 Odcinek skrzydła prostopadły do krawędzi wiodącej. Ładunek (w kolorze czerwonym) umieszczono pod poszyciem strony wierzchniej.



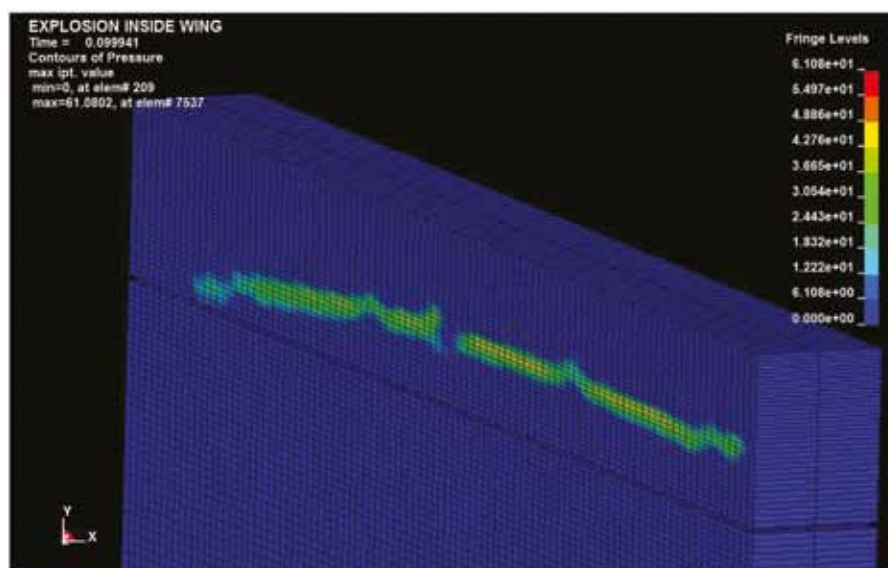
Rys.2 Kontury odcinka skrzydła pokazane bez ładunku wybuchowego. Fragmenty w kolorze niebieskim są nieco słabsze niż reszta konstrukcji.



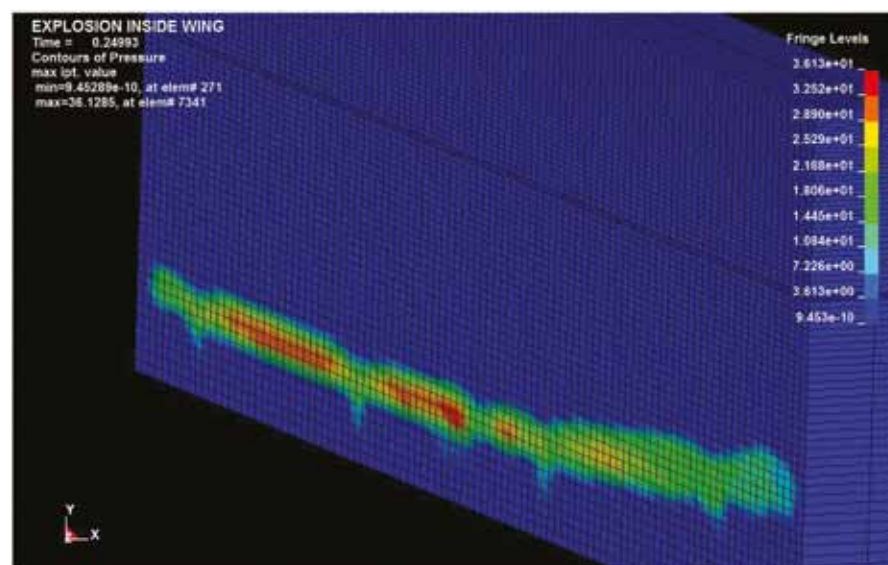
Rys.3 Kontury skrzydła otoczone gęstą siatką komórek powietrznych.



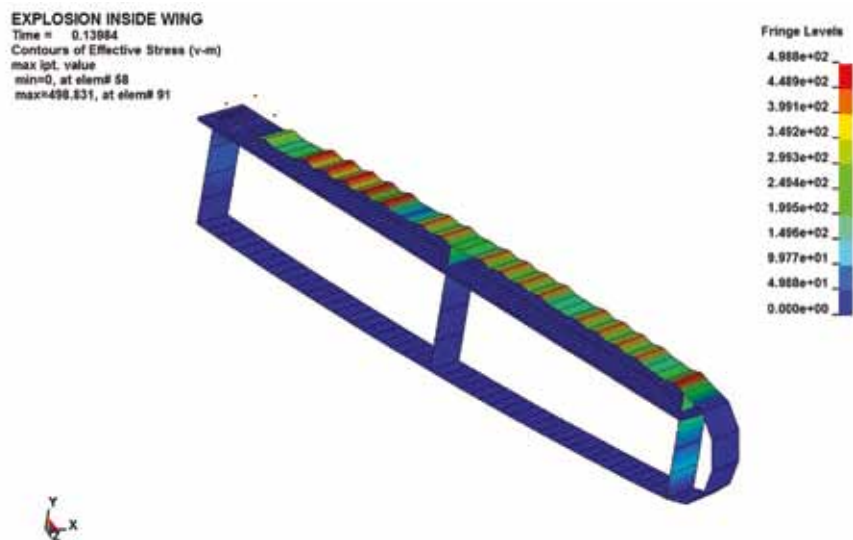
Rys.4 Odcinek skrzydła z przyłożonymi ciśnieniami aerodynamicznymi. Na przednią podłużnicę oddziałuje opór aerodynamiczny. (Wielkość odkształcenia przesadzona ze względu na klarowność ilustracji.)



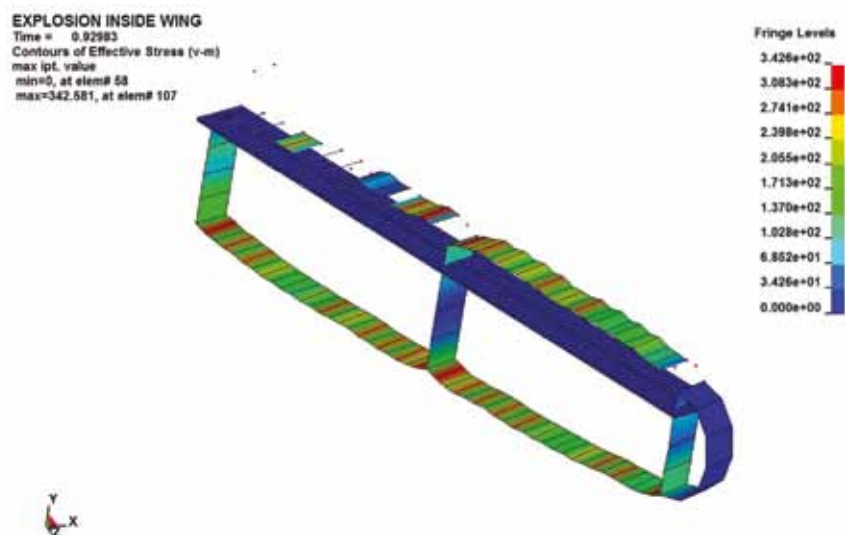
Rys.5 Ciśnienie spowodowane wybuchem widoczne przy zewnętrznej granicy analizowanej objętości powietrza moment po odpaleniu ładunku.



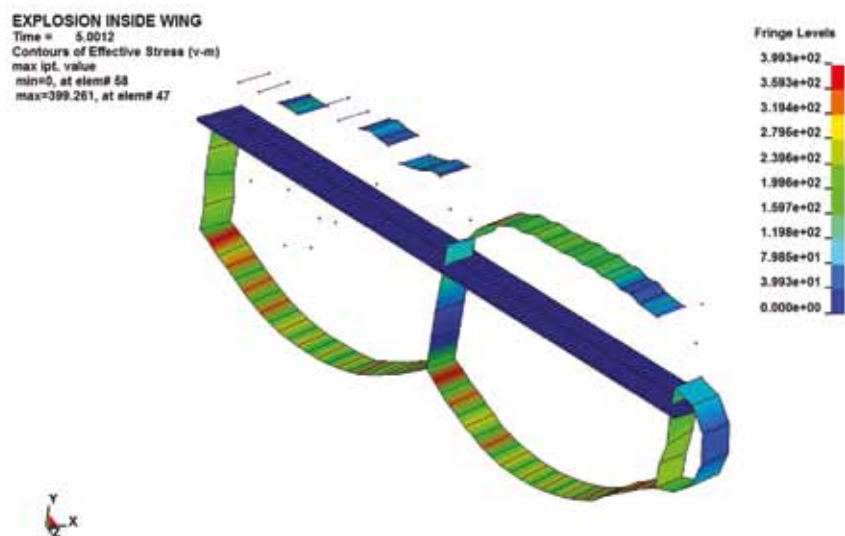
Rys. 6 Jak na rys. 5, ale chwilę później, kiedy fala uderzeniowa dociera do poszycia strony spodniej skrzydła.



Rys.7 Początek rozrywania się poszycia strony wierzchniej skrzydła.



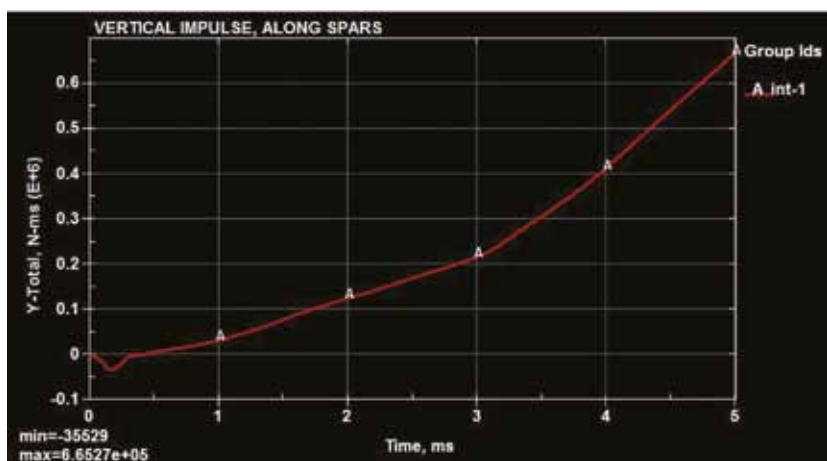
Rys.8 Poszycie strony wierzchniej odrywa się dalej, a poszycie strony spodniej stopniowo wybrzusza się.



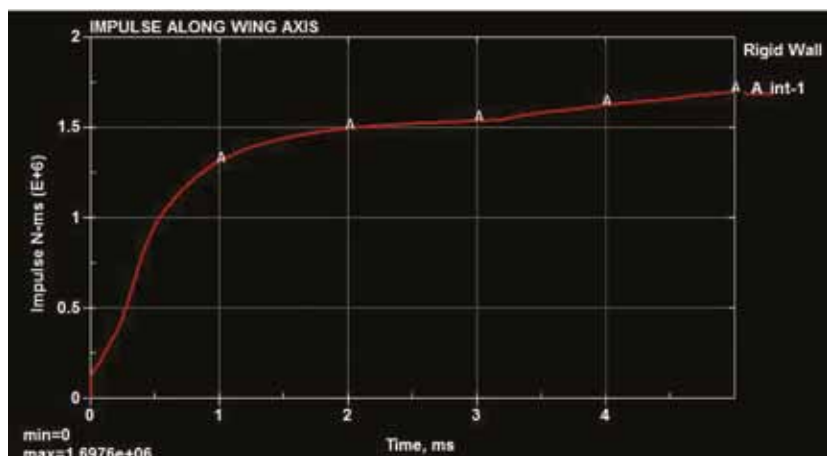
Rys.9 Ostatni etap detormacji odcinka skrzydła.



Rys.10 Przebieg czasowy reakcji w pionie, gdzie odcinek skrzydła oddziałuje na swoje podpory. (Wartość dodatnia oznacza popchnięcie podpór skrzydła jako całości ku dołowi.)



Rys.11 Wyniki całkowania siły z rys.10 po czasie. Otrzymujemy popęd wypadkowy przyłożony do skrzydła w funkcji czasu.



Rys.12 Popęd skierowany wzdłuż osi skrzydła.

Animacje tej symulacji i inne notatki dostępne pod adresem:

<http://www.youtube.com/user/g98765432>

Aby obejrzeć wszystkie animacje, należy kliknąć napis „Video Manager”.

Opracował: dr inż. Gregory Szuladziński

8

SPECNAZ NA MIEJSCU KATASTROFY Tu-154M 10.04.2010

Pierwsze relacje mówiące o obecności funkcjonariuszy SPECNAZU na miejscu „katastrofy” polskiego samolotu rządowego Tu-154M pojawiły się już o godzinie 10:23.

Jak relacjonował na żywo dziennikarz TVP INFO Piotr Kraśko; *„Nas mijały tłumy strażaków, milicji, oddziały SPECNAZU”*.



Około godziny 11:00. Oddział SPECNAZU podążający na miejsce tragedii. W głębi widoczny wóz straży pożarnej przy stacji benzynowej i salonu samochodowego KIA.



Około godziny 11:30. Helikopter SPECNAZU ląduje na miejscu tragedii.



Helikopter SPECNAZU na ćwiczeniach w Smoleńsku w 2013 roku.



Okolo godz. 13:00. Oddział SPECNAZU na miejscu tragedii.



Zdjęcia wykonane przez reporterów oraz świadków potwierdzają obecność żołnierzy SPECNAZU w kordonach zabezpieczających miejsce zdarzenia.



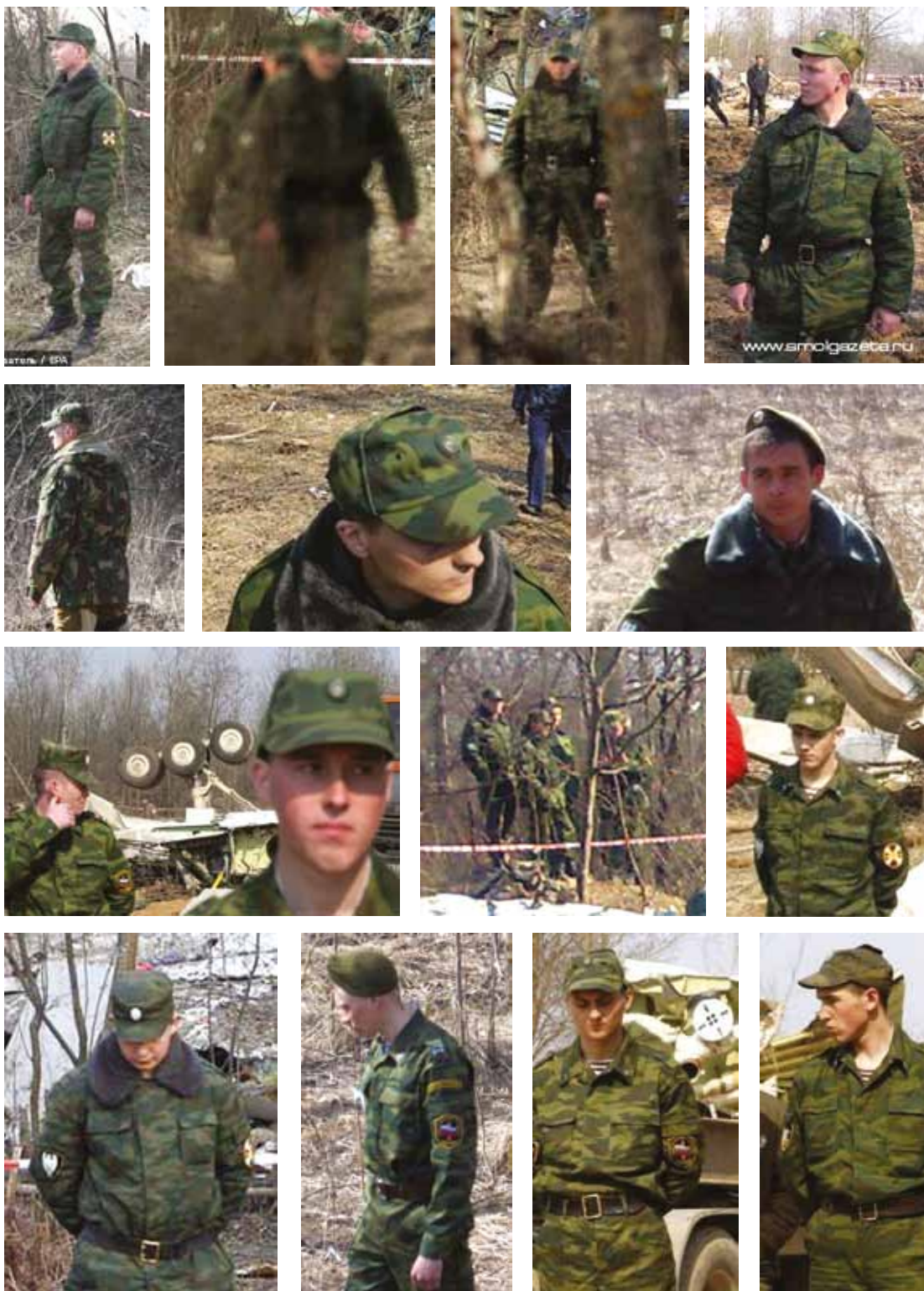
W dolnym rzędzie żołnierze w kasztanowych beretach

„Krapowyj Beret” (krapowyj beret) jest oryginalną nazwą rosyjską, nadaną specjalnym formacjom komandosów, noszących berety w kasztanowo-bordowym kolorze (krapowyj = kasztanowy). Członkowie tych jednostek stanowią elitarne kadry, wyselekcjonowane spośród komandosów przy zastosowaniu najostrzejszych kryteriów sprawnościowych (kryteriów sprawności: fizycznej, intelektualnej i psychicznej) „Krapowyj beret” jest synonimem elit komandosów, rzadkiego, ale możliwego do osiągnięcia, przywileju przynależenia do najlepszych z nich.

Już sama obecność jednostki SPECNAZU na miejscu katastrofy lotniczej, tuż po stwierdzeniu, że do niej doszło, może budzić zdumienie.

Przemówienie Raszida Nurgaliewa – Ministra Spraw Wewnętrznych FR dnia 10.10.2009 roku, na sześć miesięcy przed tragedią:

„Prawo noszenia krapowych beretów [...] to prawo wypełniania najbardziej niebezpiecznych i najtrudniejszych zadań, związanych przede wszystkim z ratowaniem ludzi w najtrudniejszych sytuacjach. Wojska wewnętrzne realizują złożone zadania związane z globalnymi zagrożeniami”.





Komandos SPECNAZU stojący na szosie Kutuzowa i miejscu katastrofy (w dolnym rzędzie).



Ikona stylizowanego srebrnego sokoła na czarnym tle, stanowi odznakę 25 oddziału SPECNAZU Wojsk Wewnętrznych MWD w Smoleńsku.

Tę „sokoła” naszywkę mają także oddziały SPECNAZU z Briańska, jednostki w Kostrowie, w Orle, w Sofrino i w Moskwie, podobnie jak wszystkie jednostki podlegające pod komendantury regionalnych wojsk wewnętrznych.



W raporcie końcowym MAK, na stronie numer 101 w rozdziale numer 1.15. pod tytułem DZIAŁANIA ZESPOŁÓW RATUNKOWYCH I PRZECIWPÓŻAROWYCH, zostało odnotowane, iż

Zabezpieczenie działań ratunkowych na miejscu zdarzenia lotniczego wykonywane było przez siły MCZS, RPSB, lokalnymi i federalnymi organami władzy.

W raporcie MAK zatajono obecność oddziałów SPECNAZU oraz pominięto fakt współpracy tej formacji z Ministrem do Spraw Nadzwyczajnych Federacji Rosyjskiej Siergiejem Szojgu.



Godz. 12:16. Na płycie lotniska na ministra Siergieja Szojgu oczekuje pułkownik SPECNAZU. (W garniturze, białej koszuli i krawacie).



Okolo godziny 14.30. Ląduje Tu-134 z ministrem Siergiejem Szojgu.



Siergiej Szojgu spotyka się z przedstawicielem prasowym gubernatora Smoleńska Andrejem Ewsenikowem.



Siergiej Szojgu ze swoją specgrupą udaje się na wrakowisko. Pułkownik SPECNAZU (w garniturze) rozmawia przez telefon komórkowy. Generał armii Raszid Nurgalijew (w czapce „kepi”) zapina kurtkę.



Ćwiczenia SPECNAZU w Smoleńsku 10.10.2009 roku. Od lewej: Minister Spraw Wewnętrznych Raszid Nurgalijew (w czapce „kepi”), Siergiej Antufiew – gubernator obwodu smoleńskiego, pułkownik SPECNAZU.



Ćwiczenia SPECNAZU w Smoleńsku w 2013 roku. Od lewej, na pierwszym planie: Minister Spraw Wewnętrznych Raszid Nurgalijew (w czapce „kepi”), Siergiej Antufiew – gubernator obwodu smoleńskiego, Nikołaj Rogożkin – minister spraw wewnętrznych



Siergiej Szojgu dochodzi do ogrodzenia lotniska, za którym znajdują się szczątki Tu-154M. (Oficer SPECNAZU chowa telefon komórkowy do kieszeni marynarki).



Godz. 14:35. Specgrupa idzie w kierunku miejsca tragedii.



Pułkownik SPECNAZU.



Siergiej Szojgu ze specgrupą na miejscu tragedii. (Pierwszy od prawej oficer SPECNAZU).



Na przodzie idzie Siergiej Szojgu, zaraz za nim podąża Minister Spraw Wewnętrznych Raszyd Nurgalijew.



Minister do spraw nadzwyczajnych udziela wywiadu, w którym informuje, że jeszcze nie był tam, gdzie samolot zszedł z kursu.



Czarny LEKSUS z „kogutem” na dachu wyjeżdża za bramę lotniska SIEWIERNYJ.



Kawalkada trzech samochodów wiezie specgrupę z Siergiejem Szojgu w pobliże bliższej radiolaterni.



Godz. 16:40. Specgrupa na polnej drodze prowadzącej przez teren zbocza do zespołu garaży AVTOZAVODSKAJA-2. Na pierwszym planie, odwrócony plecami, stoi pułkownik SPECNAZU. Za nim Raszid Nurgalijew.



Oficerowie rozglądają się i pokazują rękoma różne kierunki



Trzy gwiazdki i naszywka na rękawie kurtki nie pozostawia cienia wątpliwości – pułkownik SPECNAZU.



Raszid Nurgalijew ćwiczeniach w 2013 i miejscu tragedii 2010 roku.



Godz.16:47. Specgrupa idzie w kierunku AVTOMOTORS. Właśnie przechodzą w okolicach oderwanej końcówki lewego skrzydła. Na czele minister Siergiej Szojgu. Cztery postacie po prawej stronie kadru to żołnierze SPECNAZU.



Godz. 16:48. Specgrupa z Siergiejem Szojgu na czele przechodzi koło ogrodzenia AVTOMOTORS. Dwóch oficerów SPECNAZU idzie za nim.



21:40. Putin z Tuskiem na miejscu tragedii. Za plecami Putina stoi Rasizid Nurgalijew.



Za plecami Putina stoi generał Rasizid Nurgalijew.



„Odprawa” w namiocie. Od prawej: Siergiej Antufiew – gubernator obwodu smoleńskiego, Raszid Nurgalijew - generał armii (SPECNAZ), Michaił Osipienko – Naczelnny Dowódca Ministerstwa do Spraw Nadzwyczajnych FR smoleńskiego obwodu, Władimir Władimirowicz Putin – ówczesny premier FR



11.04.2010, godz.15:51 Identyfikacja szczątków ofiar Tu-154M na płycie lotniska. W głębi kadru pierwszy z prawej pułkownik SPECNAZU



Smoleński specnaz – „MERKURY”

1. Ośrodek szkoleniowy rosyjskiego specnazu noszącego nazwę „Merkury” znajduje się w Żornowce pod Smoleńskiem. Żornowka położona jest na północ od linii: Smoleńsk-Pieczersk-Żukowo, dwadzieścia parę kilometrów od centrum Smoleńska.

Już sama obecność jednostki specnazu w krapowych beretach*** na miejscu katastrofy lotniczej, tuż po stwierdzeniu, że do niej doszło, może budzić zdumienie. „Prawo noszenia krapowych beretów – mówił bowiem Nurgaliew 10.10.2009. – [...] to prawo wypełniania najbardziej niebezpiecznych i najtrudniejszych zadań, związanych przede wszystkim z ratowaniem ludzi w najtrudniejszych sytuacjach. Wojska wewnętrzne realizują [również] złożone zadania związane z globalnymi zagrożeniami” (<http://www.regions.ru/news/2243353/>; <http://www.simech.ru/index.php?id=10042>).

Czy sceneria zastana przez pierwszych świadków na miejscu „katastrofy” polskiego Tu-154 rzeczywiście uzasadniała ściągnięcie tej elity komandoskiej, jaką stanowią siły Krapowych Beretów? Czy siły te w ogóle mogą być używane w takich zdarzeniach, jak katastrofy lotnicze na lotniskach wojskowych? Jeśli tak, to KOGO i KIEDY ratowali?

Czy żołnierze nie oczekiwali czasami na przylot polskiego samolotu już z samego rana w sobotę 10 kwietnia?

Czy nie mieli przypadkiem do zrealizowania tutaj zadań wynikających z „globalnych zagrożeń” – widzianych z najbliższej perspektywy Kremla?

** <http://albatros.salon24.pl/316664,hipoteza-czy-fakt-drogi-kolejowe-w-okolicach-smolenska>
<http://albatros.salon24.pl/317072,drogi-kolejowe-hipoteza-czy-fakt-cz-ii>

*** termin „Krapowyje Berety” (krapowyj beret) jest oryginalną nazwą rosyjską, nadaną specjalnym formacjom komandosów, noszących berety w kasztanowo-bordowym kolorze (krapowyj = kasztanowy). Członkowie tych jednostek stanowią elitarne kadry, wyselekcjonowane spośród komandosów przy zastosowaniu najostrzejszych kryteriów sprawnościowych (kryteriów sprawności: fizycznej, intelektualnej i psychicznej) „Krapowyj beret” jest synonimem elit komandosów, rzadkiego, ale możliwego do osiągnięcia, przywileju przynależenia do najlepszych z nich.

Jednostka „Merkury” i ośrodek szkoleniowy sił specjalnych działający w Żornowce, noszący tę samą nazwę, są – jak się wydaje – dwiema odrębnymi strukturami.

Jednakże pytanie: czy to ośrodek „Merkury” dysponuje oddziałem wojskowym o takiej samej nazwie, czy też może to jednostka bojowa „Merkury” dysponuje nowoczesnym centrum szkoleniowo-bojowym o tożsamej nazwie – zadawane jest w Rosji dość często.

2. Ośrodek „Merkury” - ośrodek szkoleniowy rosyjskich wojsk wewnętrznych, podlegających rosyjskiemu MSW (MWD), które pod Smoleńskiem prowadzą dwa razy w roku egzaminy kwalifikujące żołnierzy służb wewnętrznych do elity, tj. Krapowych Beretów. Do egzaminów przystępują żołnierze wielu specjalności: OMON-owcy i służby wywiadu; pochodzą z baz znajdujących się w różnych regionach Rosji, legitymują się stażem w specnazu nie krótszym, niż 12 miesięcy, i mogą się starać o uzyskanie krapowego beretu jedynie na własny wniosek, złożony do władz MWD.

<http://www.simech.ru/index.php?id=10042>

Do października 2009 r. były jedynie 2 takie ośrodki w Rosji: smoleński „Merkury” i moskiewska jednostka „Centrum 604” (sformowana na bazie wcześniejszych formacji specnazu: „Witiaz” i „Rus”, z naszymi: zaciśnięta pięść, zdjęcie nr 8). Po deklaracjach min. MWD, gen. Raszida Nurgaliewa (10.10.2009) takich ośrodków miało powstać jeszcze kilka.

Zajmują się one kształceniem wieloprofilowych umiejętności jednostek elitarnych, tych „najlepszych z najlepszych” i najbardziej bezwzględnych z bezwzględnych, które – jak twierdził Nurgaliew – muszą sobie zawsze dawać radę w każdej sytuacji, „na ziemi, na wodzie, pod wodą i w powietrzu” [zob.: <http://www.simech.ru/index.php?id=10042>].

W dniu 10.10.2009. prawo noszenia krapowego beretu uzyskało 36 specnazistów – na stu kilkunastu, którzy przystąpili do dwudniowych, morderczych ćwiczeń-kwalifikacji. Tych 36 zwycięzców powiększyło ogólną liczbę szeregow Krapowych Beretów przeegzaminowanych pod Smoleńskiem do 183 (w samym Smoleńsku na dzień 2.06.2011. grupa Krapowych Beretów ma liczyć 41 osób). 1 czerwca 2011. te zwycięskie berety udało się uzyskać kolejnym 27 żołnierzom (na 119 kandydujących), co daje liczbę ogólną 210 osób. Jesliby przyjąć, że jedynie ok. 1/3 kandydatów osiągała finał, przyjąć by można, że szeregi tych elitarnych kręgów żołnierzy w połowie 2011 r. mogły liczyć około 600 osób. Potwierdza to minister Nurgaliew, który w dniu 10.10.2009. zapewniał, że „obecnie w rosyjskich wojskach wewnętrznych już ponad 500 żołnierzy nosi „krapowije berety”.

[http://www.osn.bkb-vityaz.ru/news/sdacha_na_krapovyj_beret_v_smolenske.htm].

(Pozostałe źródła do tej części):

http://www.osn.bkb-vityaz.ru/news/sdacha_na_krapovyj_beret_v_smolenske.htm ;

<http://www.radiomayak.ru/doc.html?id=156205> ;

<http://www.utro.ru/news/2009/10/10/844397.shtml>;

<http://www.rambler.ru/news/o/o/575185114.html>;

3. Smoleńska jednostka wojskowa 7459 tworzy 25 oddział specjalnego przeznaczenia „Merkury” i zaliczana jest do bardziej liczących się kręgów rosyjskich wojsk wewnętrznych. Naszywki na ramieniu i na beretach tych żołnierzy (zaciśnięta pięść na broni, na tle czerwonej gwiazdy) wyraźnie wskazują na użycie w dniu 10.04.2010. sił specnazu wojsk wewnętrznych, a w tym – co całkiem możliwe – sił 25 oddziału specnazu ze Smoleńska „Merkury” (jednoska wojskowa 7459), której patronem jest Merkury, święty męczennik ze Smoleńska z XIII w., z okresu wojen z Tatarami.

Również ikona stylizowanego srebrnego sokoła na czarnym tle, stanowi odznakę 25 oddziału specnazu Wojsk Wewnętrznych MWD w Smoleńsku, Tę „sokoła” naszywkę mają także oddziały specnazu z Briańska – m. Sielco), z jednostek w Kostrowie, w Orle, w Sofrino, w Moskwie (95 i 55 dywizje wojsk wewn.), podobnie jak wszystkie jednostki podlegające pod komendantury regionalnych wojsk wewnętrznych.

Został on utworzony w 2002 r. na bazie dotychczasowych jednostek służb wewnętrznych. Jego historię łączy się jednak z 1922 r., kiedy to rozpoczęto w Rosji Sowieckiej formowanie jednolitych struktur organizacyjnych dla batalionów konwojujących i kiedy to w guberni smoleńskiej powstała jedna z pierwszych tego typu komend dowódczych. Doświadczenie wojenne jednostka ta zdobyła dopiero w wojnie sowiecko-fińskiej 1939/1940, a po czerwcu 1941 r. przekształcona została w pułk. Jej wojenna aktywność to udział w walkach obronnych Moskwy i guberni smoleńskiej. Po zakończeniu działań wojennych w Europie smoleński pułk nie został zlikwidowany. Z tego, co wiadomo o bliższych nam czasach, brał on udział w pierwszej wojnie czeczeńskiej i w szturmie na Grozny oraz w krwawych akcjach pacyfikacyjnych na terenie Czeczenii. W drugiej wojnie czeczeńskiej smoleńska jednostka wchodziła w skład 1 specjalnego pułku zmotoryzowanej formacji wojsk wewnętrznych.

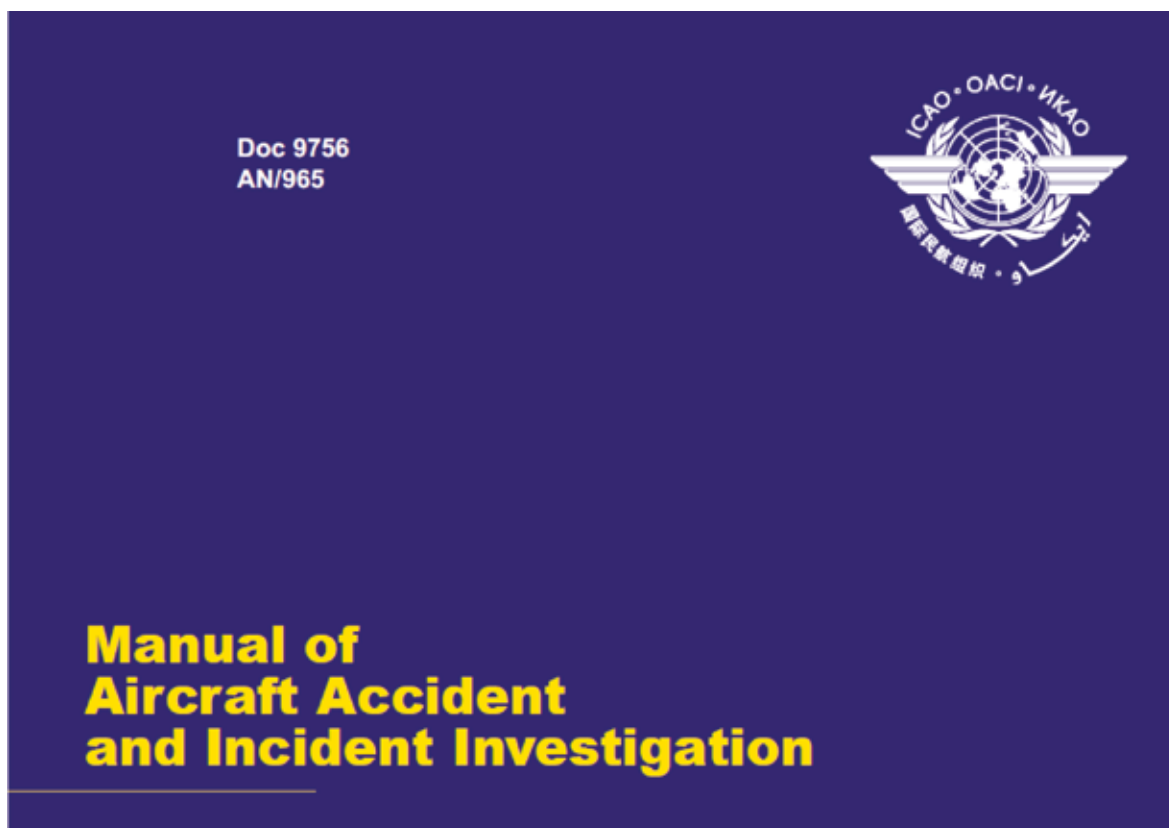
Rozkazem MWD w 2002 r. powołano na jej bazie samodzielną bojową jednostkę wojskową: 25 oddział specjalnego znaczenia „Merkury”. Poczynając od 2003 r., oddział ten używany był przede wszystkim do walk na Północnym Kaukazie. W uznaniu zasług w „skutecznym pacyfikowaniu sytuacji w Czeczenii i w regionach kaukaskich”, oddział ten – jako pierwszy w formacjach rosyjskich –

uzyskał prawo noszenia „wyjątkowego symbolu męstwa i waleczności”, za jaki uznaje się „krapowyye berety”. Jego znaczenie dla MWD Rosji okazało się tak istotne, że – wedle powszechnej opinii i wg oceny rosyjskiego dziennikarza – to smoleński oddział „Merkury” dysponuje całą bazą w Żornowce i unikalnym, w skali Rosji, wyposażeniem ćwiczebnym dla wojsk wewnętrznych, pozwalającym efektywnie wykształcić w specnazistach „pożądane nawyki reagowania”

Opracował: Zespół Analiz Systemowych

9

BADANIE INCYDENTÓW I WYPADKÓW LOTNICZYCH NA PODSTAWIE PODRĘCZNIKA ICAO



Strona tytułowa podręcznika ICAO

Niniejsza prezentacja ma charakter popularno-naukowy, pozwalający na poznanie głównych aspektów związanych z badaniem wypadku lotniczego z uwzględnieniem katastrofy spowodowanej eksplozją podłożonego ładunku wybuchowego.

(Podręcznik ICAO liczy 550 stron i nie sposób przedstawić wszystkich zagadnień tam poruszanych)

Jakie są pierwsze czynności przy badaniu wypadku?

1. **Dokumentacja miejsca wypadku** – fotografie, protokół miejsca zdarzenia, film, zeznania świadków.
2. **Gromadzenie danych** – zabezpieczenie czarnej skrzynki, nagrania z wieży kontrolnej, rozmów z innymi samolotami, itp.



Ujęcie z kamery w kokpicie jako materiał dowodowy



Laboratorium TSB w Ottawie – odczytywanie czarnej skrzynki



Przykład animacji zrobionej na podstawie odczytu z czarnej skrzynki



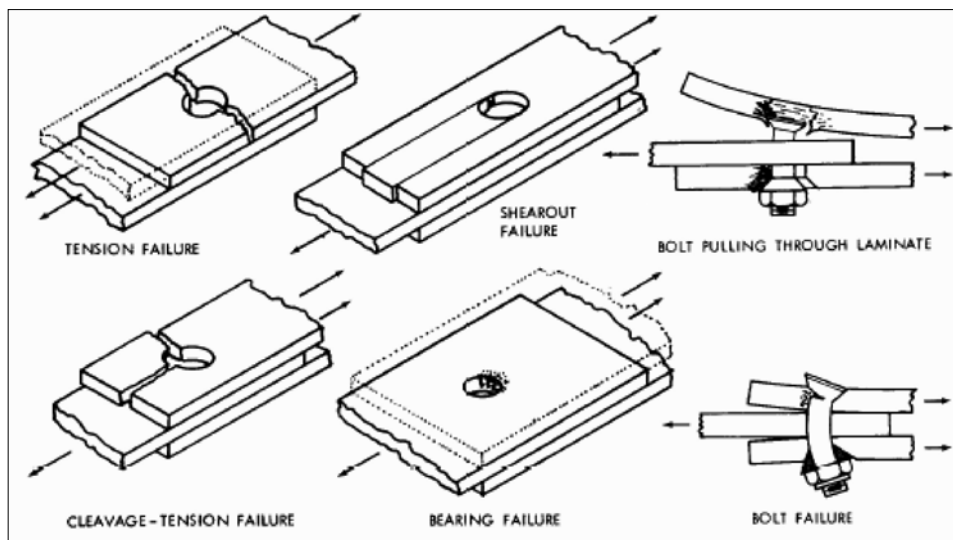
TSB – Segregacja szczątków samolotu Swissair 111



Z kawałków poszycia można odczytać kierunek przemieszczania się kadłuba samolotu



Z tego kawałka poszycia można odczytać dynamikę kolizji.
Charakterystyczne jest wgniecenie materiału jako skutku kolizji z twardym obiektem.



Podstawowe przypadki zniszczenia połączeń nitowych lub śrubowych.

Instrukcja ICAO Badanie wypadków szczególnych Tom III, Rozdział 19. **Eksplozja wewnątrz samolotu**

Chapter 19

INVESTIGATION OF EXPLOSIVES SABOTAGE

19.1 GENERAL

According to ICAO statistics between 1970—2007, 23 aircraft have been destructed in flight by acts of sabotage. This includes aircraft destroyed by the detonation of an explosive device within the aircraft. This figure does not include known hijack incidents or the shooting down of aircraft in military or para-military activities. Neither does it include unconfirmed cases nor aircraft missing in suspicious circumstances.

Scientists collaborated with aviation investigation authorities to determine whether detonation of an explosive charge was involved in an aircraft that had crashed under mysterious circumstances. Considerable expertise has been accumulated in the method of searching debris and in scientific evidence deduced with the aid of various analytical techniques. The following is a review of the main techniques used. In particular, metallographic and scanning electron microscopic evidence is presented on several features associated with explosive damage. Although only described in brief, these features are discussed with respect to the strength of evidence. Forensic evidence is outlined in relation to the various non-metallic materials likely to be encountered and the methods of physical or chemical examination employed. Caution is stressed with respect to the interpretation of shredded fabrics as possibly indicating significant evidence of explosive events in aircraft in-flight by comparison with other explosion experiences. Levels of explosive detection are indicated for the various chromatographic techniques available to the analyst. Major evidential value to be derived from radiography of both bodies and baggage for embedded fragments of metal is highlighted. Detonations of an explosive device within an aircraft are infrequent events. Therefore investigators investigating occurrences possibly involving such a device should get current expertise from explosive experts from the police or the military.

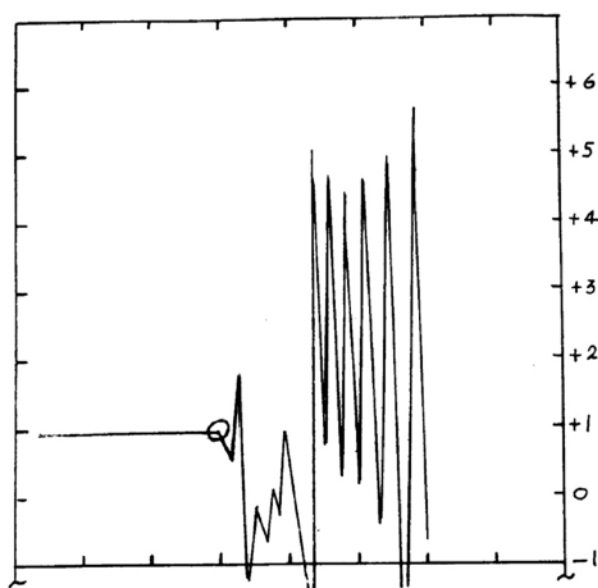
Pierwsza strona rozdziału traktującego o badaniu eksplozji jako aktu sabotażu.

- W latach 1970-2007 odnotowano 23 przypadki celowego zniszczenia samolotów za pomocą materiałów wybuchowych.
- Spowodowanie eksplozji wewnątrz samolotu jest jedną ze znanych metod sabotażu.
- Obecność głowy państwa lub dostojników państwowych na pokładzie samolotu zwiększa prawdopodobieństwo zamachu bombowego.

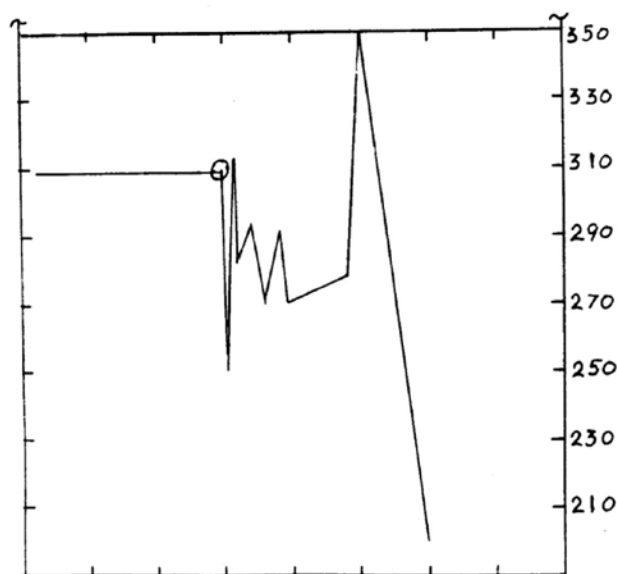
- Każda eksplozja pozostawia charakterystyczne ślady na wraku samolotu.
- Od wprawy członków Komisji Badania Wypadków Lotniczych zależy wczesne rozpoznanie zamachu.
- Najbardziej charakterystyczne cechy zamachu bombowego są stosunkowo łatwe do rozpoznania.
- Wywinięcie poszycia samolotu oraz duża ilość małych kawałków wnętrza samolotu są podstawowymi indykatorami eksplozji.

Szczegółowe badanie ofiar wypadku na okoliczność:

- drobnych odłamków samolotu znalezionych w ciałach pasażerów,
- drobne metalowe części wbite w poszycia foteli,
- uszkodzenia ciał wszystkich pasażerów wynikających z przeciążeń powyżej 100G,
- śmierć wszystkich pasażerów,
- pozwalają na rozpoznanie zamachu bombowego.



Zapis przyspieszeń samolotu spowodowanych wybuchem wewnątrz kadłuba



Zmiana prędkości samolotu odnotowana w czasie eksplozji

Eksplozja materiału wybuchowego wewnątrz samolotu jest początkiem reakcji dynamicznej powodującej prawie dwukrotne zwiększenie siły uderzeniowej spowodowanej tak zwaną falą Macha.

Fala Macha – jest to zjawisko odbicia fali uderzeniowej od otaczających obiektów materialnych w tym od powietrza, powodując większe zniszczenia niż eksplozja materiału wybuchowego.

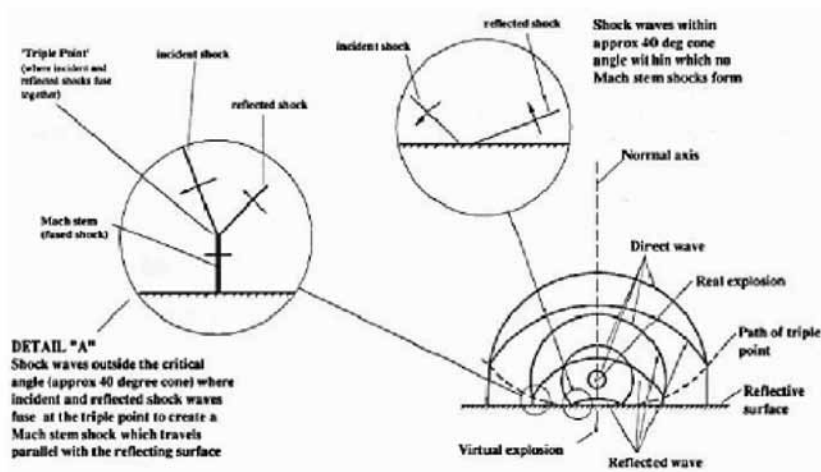
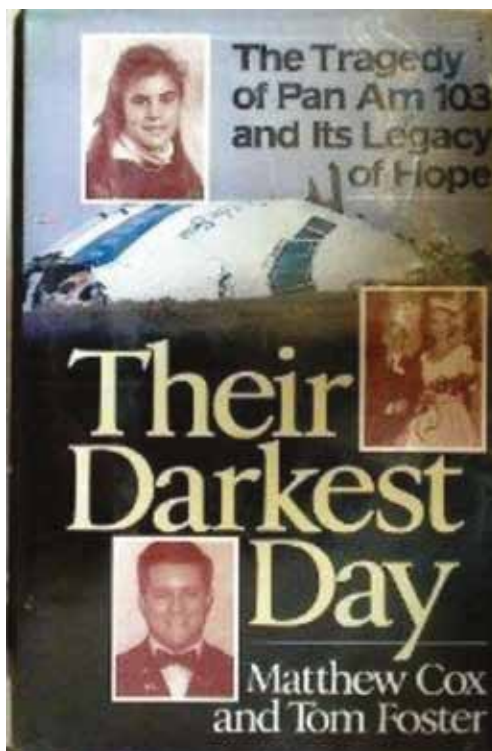


Figure 19-21. Mach Stem Shock Wave Analysis.

19.6.3 Estimation of charge standoff distance from the fuselage skin

Fala Macha opisana w instrukcji ICAO



Książka, która opisuje między innymi przebieg wybuchu w samolocie

Cytaty z książki „Their Darkest Day”

„...Połączenie fali spowodowanej wybuchem z falą odbitą utworzyły nową falę, która poruszała się z dużą prędkością w środku samolotu.

Ta nowa fala – fala Macha, była prawdopodobnie o 25 procent szybsza od oryginalnej i dwukrotnie mocniejsza od tej spowodowanej samym wybuchem...

...Przód samolotu kontynuował rozpadanie się z góry w dół, pozostawiając nienaruszone boczne okna samolotu oraz podłogę...

...Kadłub samolotu wyglądał jak otwarty cylinder. Straszliwa siła utworzonego wiatru rozerwała korytarze, zdzierając ubrania z pasażerów i obsługi samolotu...”

PODSUMOWANIE

- Zabezpieczenie i dokumentacja miejsca katastrofy są najważniejszymi czynnościami zespołu badawczego.
- Doświadczeni badacze wypadków lotniczych są w stanie dość szybko określić, czy miała miejsca eksplozja we wnętrzu kadłuba samolotu.

Efekty działania wybuchu w samolocie:

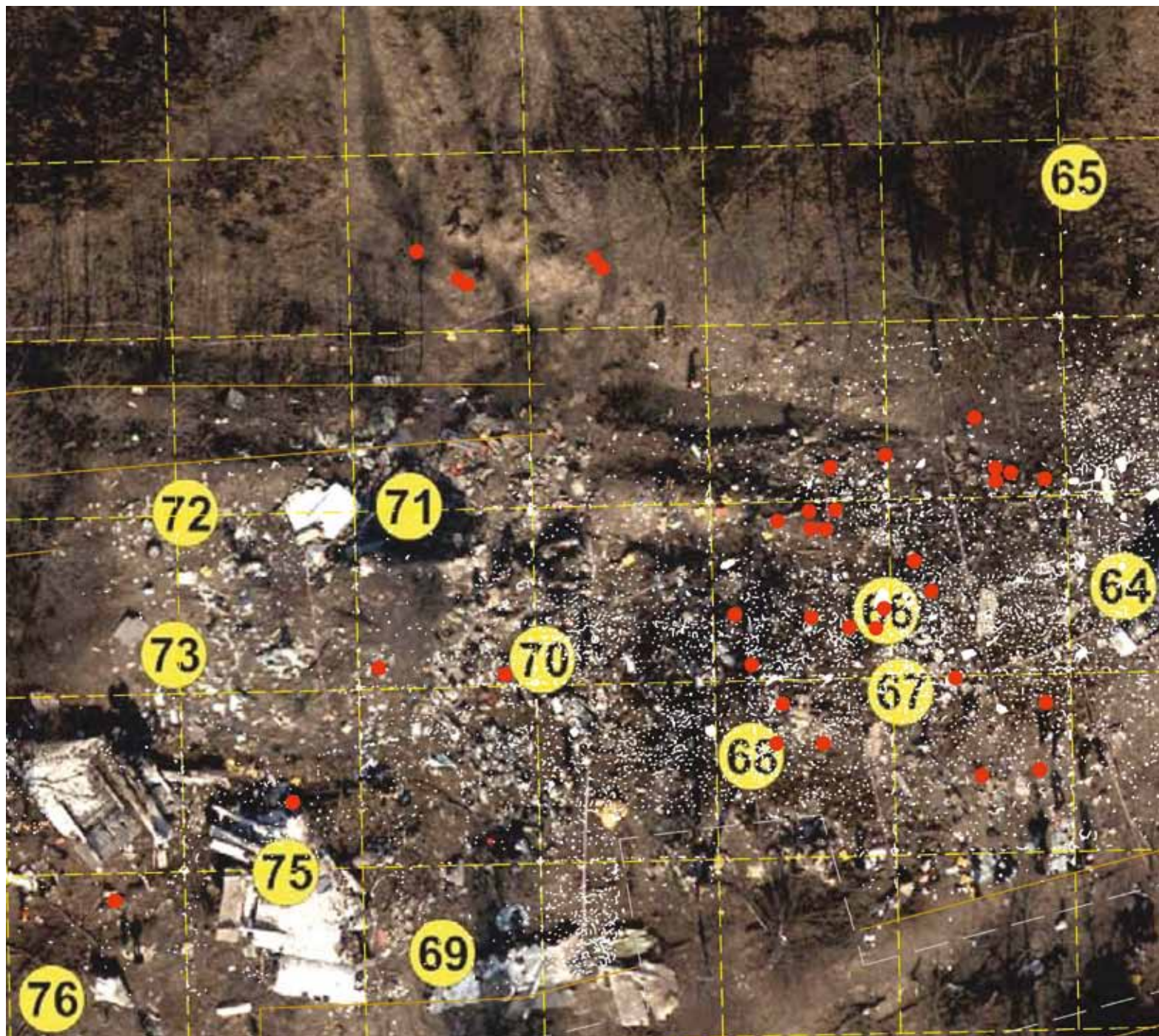
- Wywinięte połacie górnej części kadłuba.
- Okna samolotu pozostają nienaruszone.
- Fala uderzeniowa zdziera ubrania z pasażerów samolotu.

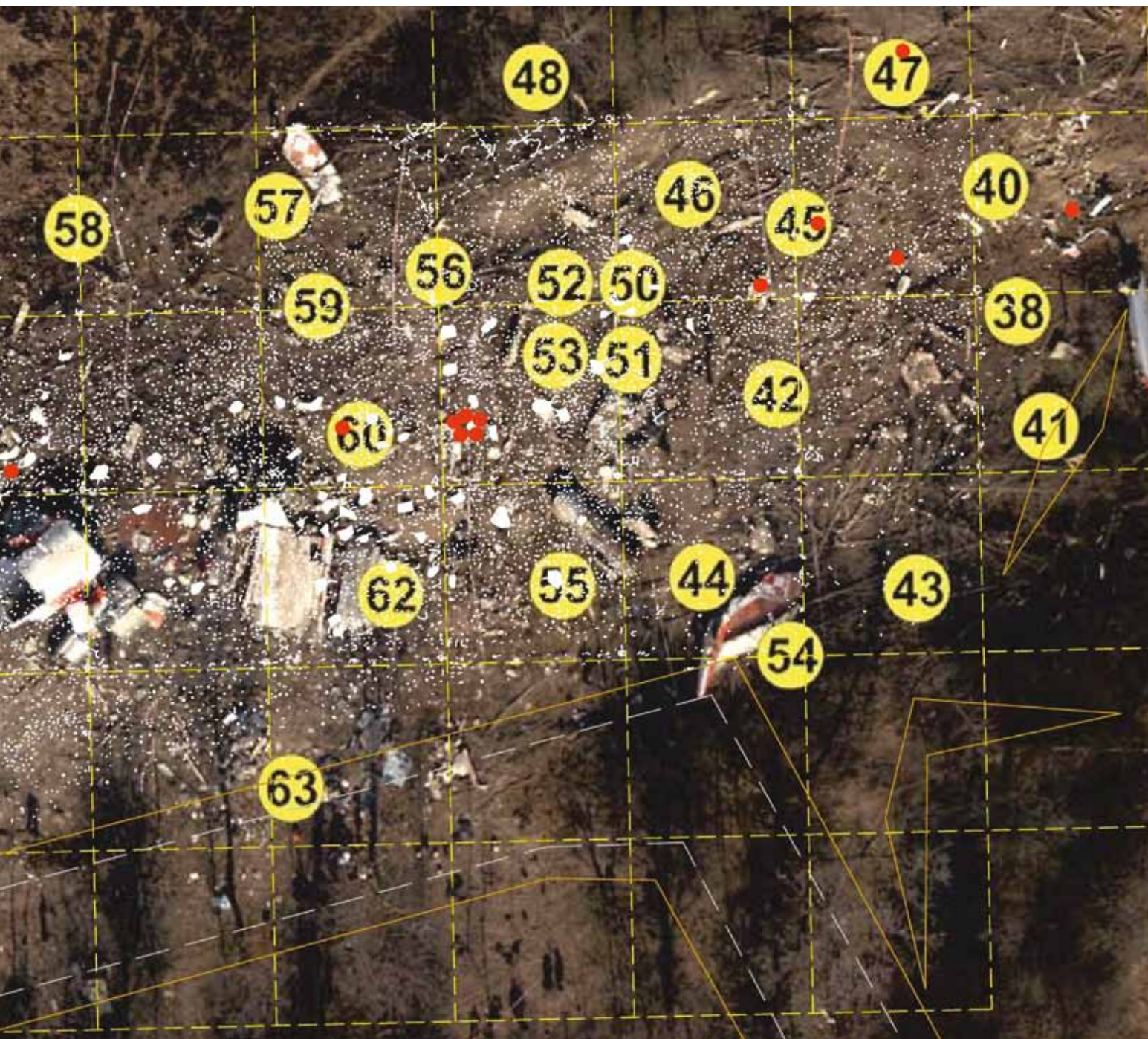
Autor: dr inż. Bogdan Gajewski¹

¹ **Dr inż. Bogdan Gajewski - specjalista od badania wypadków lotniczych, starszy inżynier w kanadyjskiej agencji rządowej National Aircraft Certification**, jest też członkiem ISASI (International Society of Air Safety Investigators). Stowarzyszenie to zrzesza ekspertów badających katastrofy lotnicze z całego świata (około 1200 członków). Przyjętym można być do niego z rekomendacji dwóch członków stowarzyszenia i udokumentowaniu udziału w badaniach minimum 10 katastrof lotniczych.

10

MAPA Z RAPORTU ARCHEOLOGÓW, OBRAZUJĄCA ROZRZUT SZCZĄTKÓW SAMOLOTU*





* patrz Raport archeologów, strona internetowa smolenskzespol.sejm.gov.pl

11

NAWIGATORSKA ANALIZA RAPORTU JERZEGO MILLERA

Dogłębna i szczegółowa analiza tzw. końcowego raportu Millera, a szczególnie rozdziału 2, poświęconego analizie pracy GKL (grupy kierowania lotami), pozwala na zanegowanie końcowej sentencji ww. raportu.

Gdyby Raport Millera nosił nazwę „wstępny” można by zaakceptować niektóre treści w nim zawarte. Dawałby możliwość dyskusji, wypracowania konsensusu. W chwili obecnej nie ma tej możliwości, a o kompromisie nie może być mowy, gdyż skala tragedii jest zbyt duża.

Zarówno raport końcowy komisji MAK jak i Millera, orzekają jednoznacznie, że „przyczyną katastrofy było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania, przy nadmiernej prędkości opadania, w warunkach atmosferycznych uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg.” (roz.3.2.1, str.318)

Powyższe orzeczenie jednoznacznie wskazuje winnych tej tragedii – załoga samolotu Tu-154M. Natomiast w nawigatorskiej ocenie, winnymi dopuszczenia do tej tragicznej w skutkach sytuacji, jest personel naziemny GKL (grupa kierowania lotami).

Pomimo że z ujawnionych (szczętkowych) zapisów fonicznych rozmów prowadzonych w „wieży kierowania lotami” między nawigatorami a osobami obecnymi, nieupoważnionymi do pobytu na wieży (Krasnokutskij), wynika, iż były obawy nawigatorów, co do możliwości bezpiecznego sprowadzenia, ale wobec usilnych nacisków osób trzecich z głównego punktu dowodzenia (z centrum „Logika” pod Moskwą), podjęli i kontynuowali sprowadzanie do lądowania. Jest to wbrew wszelkim regulaminom i zasadom kierowania lotami we wszystkich przepisach lotniczych na świecie.

Zarówno w rozdziale 2., jak i 3.2, jest pokazana analiza pracy KL (kierownik lotów), KSL (kierownik systemu lądowania), oraz wskazane niedociągnięcia i karygodne błędy w trakcie sprowadzania Tu-154M do lądowania, jednak w końcowej sentencji jako głównych winnych wskazuje się załogę samolotu.

Dziwi fakt takiego stwierdzenia komisji po analizie praw i obowiązków naziemnego personelu kierowania lotami (Roz.2.12.5 Str.241-243), gdzie wyraźnie wskazano kardynalne błędy **KL i KSL**.

Jednakże trudno się dziwić członkom komisji, skoro sami sobie zaprzeczają w merytorycznej treści raportu, Roz.2.12.5, Str.241 akapit „Zasady i procedury stosowane przez personel GKL”, gdzie powołują się na 3 dokumenty i przepisy lotnicze, z których dwóch nie mieli w ogóle w ręku bo nie mieli do nich dostępu. Jest to o tyle ważne, że te dwa dokumenty (Instrukcja kierowania lotami, oraz Instrukcja wykonywania lotów w rejonie lotniska Smoleńsk Północny), wskazują, a wręcz nakazują procedury, wg. których mają odbywać się starty i lądowania na danym lotnisku.

Nasuwa się pytanie, na podstawie jakich dokumentów oceniano pracę GKL na ww. lotnisku? Skąd wiadomo członkom komisji, jakie tam obowiązywały procedury lotnicze? Jak można powoływać się na dokumenty, do których nie miało się dostępu? (str. 241, odnośnik 135).

Podobnie jest z opisem stacji radiolokacyjnej RSP-6M2, gdzie wymienia się jej parametry, możliwości i charakterystyki pracy, ale na podstawie dokumentu dostępnego w polskich siłach powietrznych. (str. 174, odnośnik 102). Powinno być wiadome członkom komisji, że każda stacja radiolokacyjna na poszczególnych lotniskach charakteryzuje się odmiennie, co wskazuje tzw. oblot stacji, czyli orientowanie zgodnie z otaczającym terenem i przestrzenią powietrzną danego lotniska. W raporcie Millera takiego dokumentu nie ma.

Analiza pracy personelu kierowania lotami, wskazuje, że był on dobrany przypadkowo, wcześniej nie współpracował ze sobą, a ponadto KSL wykazał się: brakiem profesjonalizmu, uprawnień do sprowadzania statków powietrznych w TWA (trudne warunki atmosferyczne) i MWA (minimalne warunki atmosferyczne), nieprecyzyjnym wydawaniem komend-poleceń załodze samolotu, brakiem koncepcji sposobu sprowadzenia samolotu do lądowania, co skutkowało (celowym?) wprowadzaniem w błąd załogi samolotu Tu-154M. Błędy, jakich dopuścili się KL i KSL, wg nas nawigatorów, były przyczyną stworzenia sytuacji zagrożenia dla samolotu, co w konsekwencji doprowadziłoby do katastrofy lotniczej **niezależnie od innych czynników, które o tym zdecydowały**.

Uważamy, że jednym z głównych czynników wpływających na katastrofę, był **deficyt czasu**, jaki miała załoga samolotu, podczas sprowadzania do lądowania przez KSL. Wniosek ten wynika z analizy metody pracy kierownika lotów, kierownika systemu lądowania, jak również jego pomocnika. Czy było to celowe działanie? Czy wynikało ono z braku wyszkolenia oraz niedoświadczenia w pracy w zmiennych warunkach atmosferycznych? Raport nie daje na to odpowiedzi, bo w ogóle komisja Millera, choć świadoma tej sytuacji, takich pytań sobie nie zadawała.

Sytuację taką stworzyli KL oraz KSL. Wynika to z faktu, że warunki atmosferyczne w momencie nawiązania łączności radiowej z załogą samolotu Tu-154M, już nie były ZWA (zwykłe warunki atmosferyczne), lecz TWA (trudne) z tendencją do pogorszenia na minimalne. W tej sytuacji KSL powinien podjąć decyzję o innym sposobie sprowadzenia samolotu do lądowania, mianowicie wg **systemu RSL (Radiolokacyjny System Lądowania)**. Tym bardziej że stacja radiolokacyjna RSP-6M2 była jedynym prawdopodobnie urządzeniem, które w tym czasie mogło sprawnie i bezpiecznie sprowadzić samolot do lądowania.

Przyjęty przez KSL i KL sposób sprowadzenia samolotu nie zapewniał bezpieczeństwa załodze samolotu, tzn. nie dawał możliwości czasowych na spokojne ustabilizowanie przyrządów, na pełną kontrolę lotu w czasie podejścia do lądowania, na prowadzenie spokojnej korespondencji radiowej (wg instrukcji o prowadzeniu korespondencji w siłach powietrznych), na korekty wysokości i kursu na ścieżce zniżania, na spokojne określenie swojego położenia (odległości od progu drogi startowej).

Uważamy, iż przyjęty sposób sprowadzenia samolotu przez KSL był nieprawidłowy i spowodował **powstanie czynnika deficytu czasu dla załogi** samolotu Tu-154M, bo: rys. 1 (model wejścia w krąg lotniskowy na wys. 500m przyjęty przez GKL na lotnisku Smoleńsk),

- wysokość dolotu w krąg lotniskowy w tych WA była zbyt mała,
- odległość od trawersu progu pasa startowego do momentu wykonania zakrętu na kurs lądowania była zbyt mała (powinna być większa o ok. 10-12 km)
- samolot po wykonaniu zakrętu na kurs lądowania, powinien być na odległości 18-20 km od progu pasa startowego, ponieważ DRL (dalsza radiolatarnia) była w odległości 6250m od progu DS (drogi startowej), a został wprowadzony na ścieżkę **dopiero** na 9 km. Autorzy raportu Millera musieli być świadomi tych błędów skoro posłużyli się sfałszowanym zapisem CVR i podali wbrew faktom, że Tu-154M został wprowadzony na ścieżkę na 10 km.

- na 30 sekund przed dolotem do DRL samolot powinien wykonywać lot poziomy w celu korekty kursu na ścieżce zniżania, stabilizacji przyrządów pokładowych, sprawdzenia wypuszczenia podwozia i stanu klap, a być z lewej strony ok. 70-100 m i niżej profilu ścieżki zniżania,
- w momencie przelotu DRL, wysokość samolotu powinna wynosić 300 m i samolot powinien być dokładnie w osi pasa startowego, a KSL powinien podać przelot DRL i przypomnieć załodze o wysunięciu podwozia i ustawieniu klap w odpowiedniej pozycji (regulamin służby nawigatorskiej i reg. lotów), tych komend nie było, co jest naruszeniem podstawowych obowiązków prowadzenia korespondencji radiowej.

Uważamy, że najbardziej optymalnym sposobem sprowadzenia samolotu do lądowania w istniejących tam WA (warunki atmosferyczne), było sprowadzenie wg **systemu RSL** (rys. 2) Sposób ten dawał pełne bezpieczeństwo załodze samolotu, jak i czas GKL do prawidłowego sprowadzenia do lądowania. KSL w momencie nawiązania łączności radiowej (wg raportu Millera str. 257 godzina 6.31.29) powinien zabronić wykonania czwartego zakrętu, podać nowy kurs i zwiększyć wysokość do 3000 – 3200 m. Od tego momentu KSL i jego pomocnik powinni cały czas śledzić położenie samolotu i utrzymywać łączność radiową. Powinni informować załogę samolotu Tu-154M o aktualnym ich położeniu.

W momencie dolotu do **PZKL (punkt zakrętu na kurs lądowania – rys. 2)** KSL informuje załogę o przygotowaniu na wykonanie zakrętu, żeby załoga przyjęła warunki do wykonania manewru (kąt przechylenia, prędkość). W nakazanym momencie KSL podaje komendę na wykonanie zakrętu na kurs lądowania 259 stopni i obserwuje wykonywany manewr. Załoga samolotu po wykonaniu zakrętu stabilizuje przyrządy i podaje informację o położeniu (na kursie i ścieżce), wtedy KSL wydaje zezwolenie na rozpoczęcie zniżania podając aktualną odległość od progu DS. Załoga rozpoczyna zniżanie wg standartowych prędkości opadania dla danego typu statku powietrznego.

Przez cały czas KSL obserwuje na wskaźniku proces podejścia do lądowania, informując załogę o aktualnej odległości od pasa startowego, i podaje ewentualne poprawki kursu /w stopniach przy odchyleniu lewo – prawo do 5 stopni, natomiast powyżej tej wartości podaje nowy kurs/. W przyjętym ww. sposobie lądowania samolot powinien mieć wysokość 2800 m i być w odległości 30 km w momencie rozpoczęcia procesu zniżania. Nakazana odległość i wysokość daje załodze samolotu czas na spokojne kontrolowanie przyrządów pokładowych i prowadzenie korespondencji radiowej z naziemnym personelem kierowania lotami.

Pozwala również na wprowadzanie poprawek kursu i prędkości opadania w stosunku do odległości podawanych przez KSL. W momencie osiągnięcia wysokości 300 m tj. 30 sek. od DRL załoga wykonuje lot poziomy wprowadzając ewentualne poprawki kursu wg wskazań KSL. W momencie przelotu nad DRL pilot głośno informuje o tym fakcie KSL i KL, a ten odpowiada podając odległość i przypomina „podwozie – kłapy”. Pilot odpowiada „podwozie wypuszczone, kłapy dwadzieścia”, a KSL podaje aktualną odległość samolotu od progu DS i pyta załogi, czy widzi pas.

W przypadku pozytywnej odpowiedzi, KSL podaje aktualną odległość od progu pasa i śledzi samolot na wskaźnikach radiolokacyjnych do momentu lądowania. W przypadku negatywnej odpowiedzi, KSL podaje komendę zniżania do bezpiecznej nakazanej wysokości lotu (w Smoleńsku było to 100 m), lot poziomy i przelot nad pasem startowym lotniska. Przez cały czas samolot jest obserwowany przez KSL i KL, podawana jest aktualna odległość i czy jest w osi pasa. W Smoleńsku podawane dane były błędne, co wprowadziło załogę samolotu Tu-154M w kolosalny błąd. Prawdopodobnie wskazania przyrządów pokładowych były inne niż dane podawane z wieży przez KSL i załoga samolotu próbowała skorygować lot.

Uważamy, że gdyby sprowadzenie samolotu odbyło się wg wyżej opisanego sposobu, to prawdopodobnie nie doszłoby do tego dramatu.

Raport Millera (a także raport MAK) nie zawiera alternatywnego sposobu sprowadzenia samolotu do lądowania. **Kwestia pracy GKL została w obu raportach przeanalizowana pobieżnie i bez uwzględnienia dokumentów niedostępnych dla polskiej komisji, takich jak:**

1. Analiza z instrukcji użytkowania lotniska – podstawowy dokument normujący zasady postępowania wszystkich służb na danym lotnisku.
2. Dokumentacja o stanie technicznym stacji radiolokacyjnej – dokumenty informujące o aktualnych możliwościach danej stacji, o jej awariach i naprawach, i jej aktualnych możliwościach określonych z ostatniego tzw. oblotu stacji.
3. Dokumentacji o przygotowaniu wskaźników pod względem nawigacyjnym – informuje czy naniezione są strefy najlepszej widzialności, czy naniesione są profile lotu i zniżania dla danego typu statku powietrznego.
4. Raportu o przyjęciu stacji radiolokacyjnej do zabezpieczenia sprowadzenia samolotu.
5. Zdjęć czy filmu ze wskaźników wykonanych w procesie sprowadzania samolotu Tu-154M – tzw. materiały z obiektywnej kontroli pracy nawigatorów, kontrolerów.
6. Dokumentacji o stanie technicznym radiolatarni dalszej i bliższej – informuje o częstotliwościach pracy, stożkach i strefach martwych.
7. Wskazanie osób odpowiedzialnych za dopuszczenie KSL – i jego pomocnika do pracy przy wskaźnikach w tym dniu oraz KL do pracy w kierowaniu ruchem lotniczym na tym lotnisku.
8. Dokumentacji opisu profilu psychologicznego służb kierowania lotami w tym dniu i na tym lotnisku.

Brak tych dokumentów, jakże bardzo istotnych w procesie oceny pracy GKL, całkowicie dyskredytuje końcowy raport polskiej komisji. Przyjęcie tylko założenia, że wina jest po stronie załogi, spowodowało jednostronną ocenę tej katastrofy. Dobitnie to widać na stronie 318-319, rozdział 3.2. gdzie pokazana jest gradacja czynników i okoliczności wpływających na katastrofę. Pomimo że wcześniej na str. 313 od pkt. 143 do 157 wykazane są ewidentne błędy KSL, a szczególnie pkt. 155 str. 314 (KSL nie przerwał podejścia wykonywanego przez załogę samolotu Tu-154M...), i pkt. 157 (KL i KSL zabezpieczali loty 10.04.2010 r. niezgodnie z przepisami FAP PP Gos A i „Zasadami frazeologii korespondencji radiowej przy wykonywaniu lotów i kierowaniu ruchem lotniczym”) oraz dobitnej negatywnej oceny KL (str. 294 akapit „Zdaniem komisji, krytycznego dnia KL nie był w stanie kompleksowo, krytycznie i decyzyjnie ocenić sytuacji...” i akapit „Przepisy FAP PP Gos A nakładają na KL szereg obowiązków, ale również dają mu dużą niezależność w podejmowaniu decyzji...”) główną winą obarczono załogę samolotu, co świadczy o tendencyjności komisji Millera i powtarzaniu przezeń tez raportu rosyjskiej komisji MAK.

Również stwierdzenie komisji Millera (str. 16), że „wysokość lotu w końcowej fazie podejścia **do lądowania została oszacowana na podstawie obliczeń wykonanych przez komisję**” świadczy o niepoważnym podejściu do ustalenia faktycznej trajektorii lotu w końcowej fazie podejścia. Jest to o tyle ważne, że właśnie ten etap lotu samolotu wzbudza wiele kontrowersji i niedomówień, jak również wskazuje na celowe „**dopasowanie**” tej wysokości, do wcześniej założonej tezy.

Utrudnianie analizy raportu Millera prowadzone przez inne ośrodki (osoby), świadczy o paradygmacie raportu – przykładem jest stwierdzenie, (str. 271), że „nie można spekulować, jaka byłaby reakcja załogi samolotu, gdyby usłyszała od KSL komendę nakazującą przerwanie podejścia, gdy wylatywała ze strefy maksymalnie dopuszczalnego odchylenia od ścieżki”.

Niepokoją też manipulacje. Np. zdjęcia ze wskaźników PRŁ (wskaźniki ścieżki zniżania i kursu) umieszczone w raporcie Millera (str. 259, 268) sugerują, że są to zdjęcia wskaźników ze Smoleńska, co nie jest prawdą, bo są to zdjęcia z Mirosławca, które prawidłowo są opisane i uporządkowane (zał. 3 i 4). Tego typu sugestia jest nadużyciem i nie powinna mieć miejsca w tak ważnym dokumencie. Dodajmy, że stwierdzenie, że lotnisko SMOLEŃSK PÓŁNOCNY nie było właściwie przygotowane do przyjmowania statków powietrznych – str. 183 całkowicie wskazuje, gdzie są winni tej tragedii.

Reasumując, stwierdzamy, że członkowie polskiej komisji badania wypadków lotniczych, zachowali się tak, jakby znali przyczyny katastrofy, lecz uznali, że nie mogą tego napisać. Ewidentnie widać naciąganie faktów, tak aby ocena była zgodna z raportem MAK.

W wyniku dokładnej analizy raportu Millera, jak również innych dostępnych materiałów oraz na podstawie długoletniej pracy w charakterze nawigatorów sprowadzania, doprowadzania, naprowadzania oraz dyżurnych kierowników lotniska wojskowego stwierdzamy, że końcowa sentencja tego raportu w zakresie pracy nawigatorów i niezależnie od innych czynników przesądzających o zniszczeniu Tu-154M, powinna być następująca :

Przyczyną zejścia samolotu Tu-154M poniżej ścieżki zniżania oraz odchylenie od głównego kierunku lądowania była zła praca nawigatorów KSL, którzy pod wpływem osób trzecich wybrali zły system sprowadzania samolotu, a następnie podawali polskim pilotom fałszywe informacje.

Raport końcowy komisji Millera w nawigatorskiej ocenie jest tendencyjny, z góry nastawiony na akceptację tez raportu Anodiny i nie da się obronić.

- Załącznik 1. Zajście do lądowania w dniu 10.04.10 r.
- Załącznik 2. Proponowany profil zajścia do lądowania według RSL.
- Załącznik 3 i 4. Zobrazowanie pozycji samolotu na wskaźnikach PRŁ.

Bibliografia

1. RAPORT KOŃCOWY z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr.101, zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY. Warszawa 2011
2. Nawigacja lotnicza - podręcznik Lot 1830/79

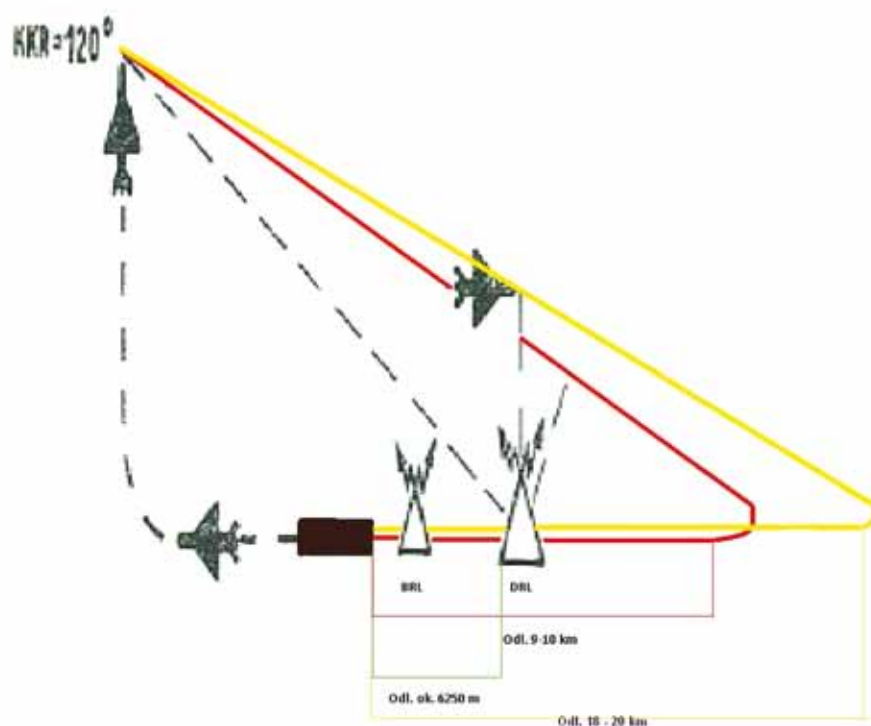
Opracował:

Kmdr ppor. rez. mgr inż. Wiesław Chrzanowski – nawigator
Nr . Legitymacji nawigatora 1208/80

Kmdr ppor. rez mgr inż. Kazimierz Grono – nawigator
Nr . Legitymacji nawigatora 1219 /80

2014.03.18

Załącznik nr 1



Model wejścia w krąg lotniskowy na wysokości 500 m przyjęty przez GKL na lotnisku Smoleńsk (widok z góry)

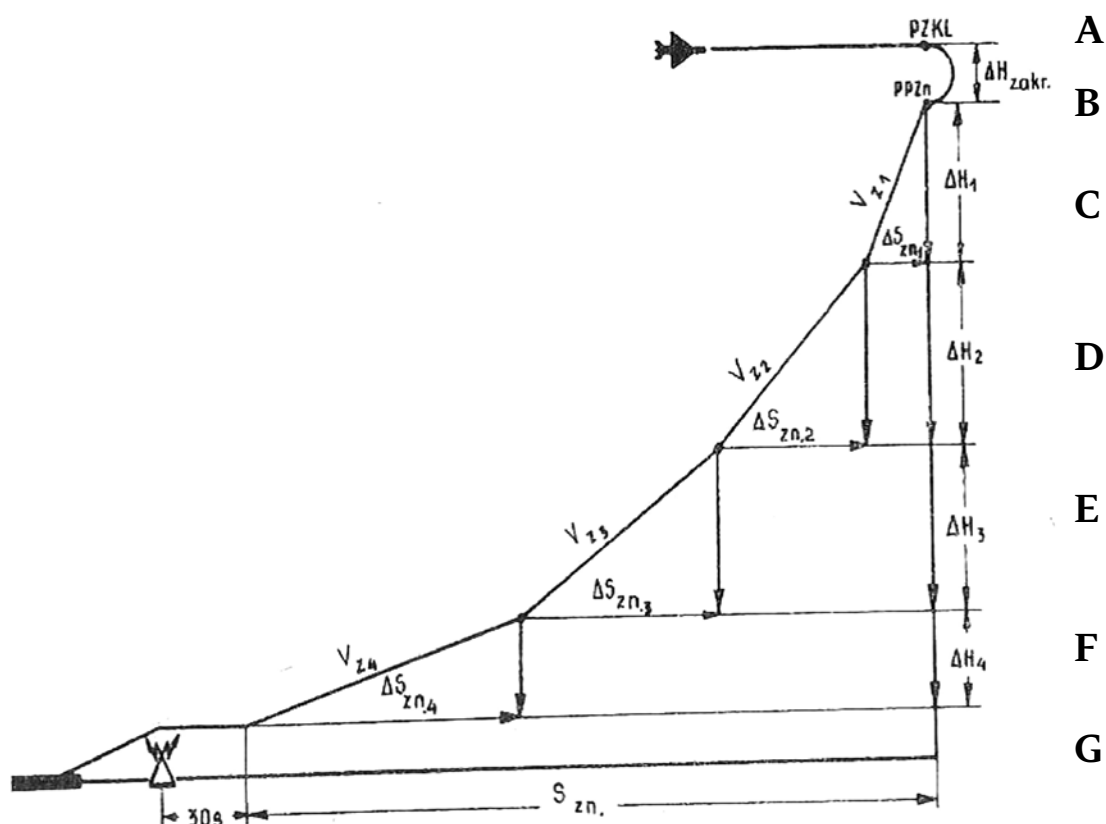
Jak widać z rysunku, odległość od PPzn (początkowy punkt zniżania) do DRL jest zbyt mała na prawidłowe przeprowadzenie procedury lądowania, a tym samym występuje deficyt czasu dla załogi samolotu.

Kolor czerwony – prawdopodobny profil podejścia do lądowania Tu-154M

kolor żółty – profil podejścia do lądowania wykluczający deficyt czasu

kolor czarny – linia przerywana – droga odejścia na drugi krąg lotniskowy w razie nieudanego pierwszego podejścia do lądowania.

Załącznik nr 2

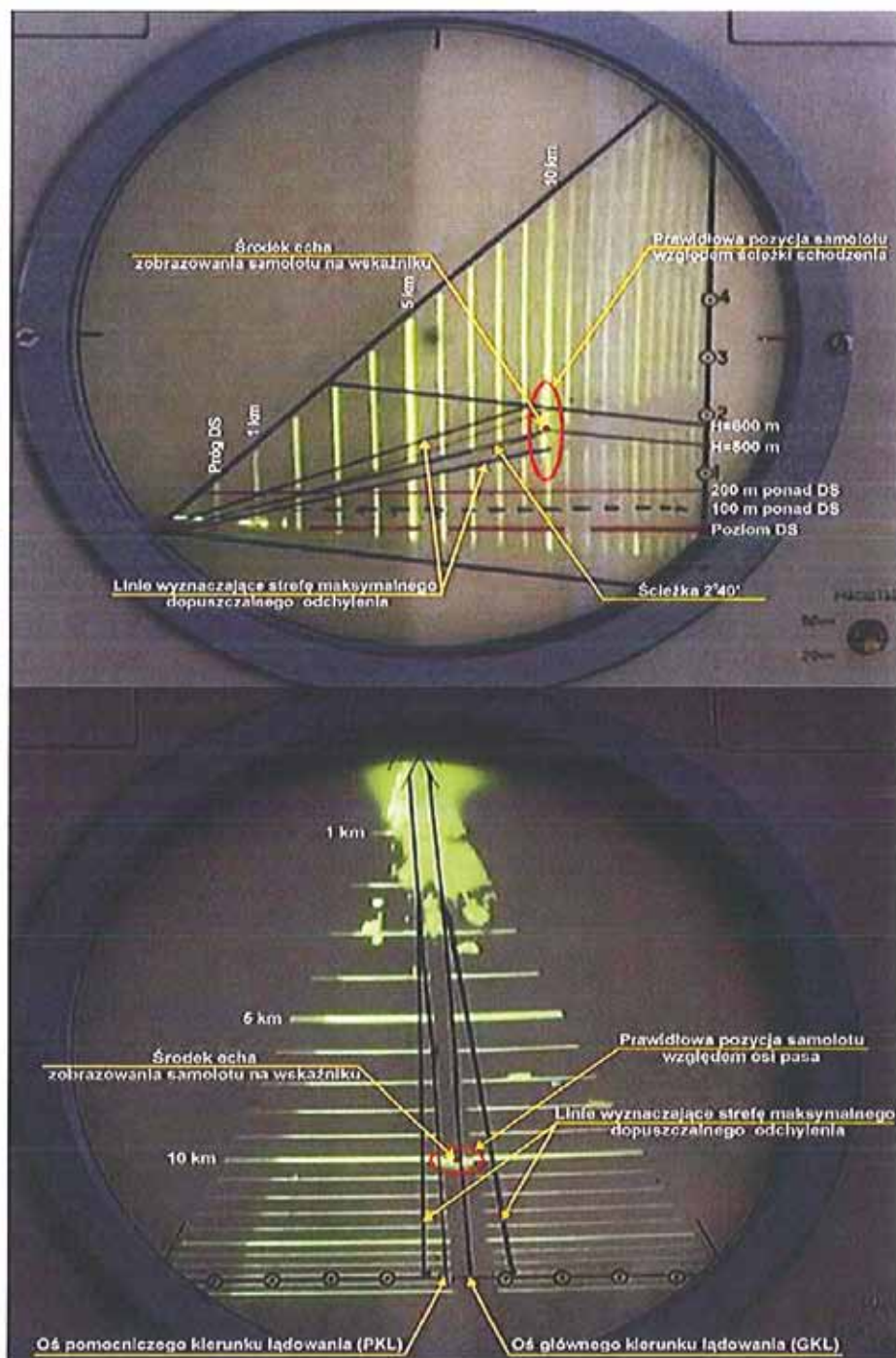


Proponowany profil zejścia do lądowania wg RSL

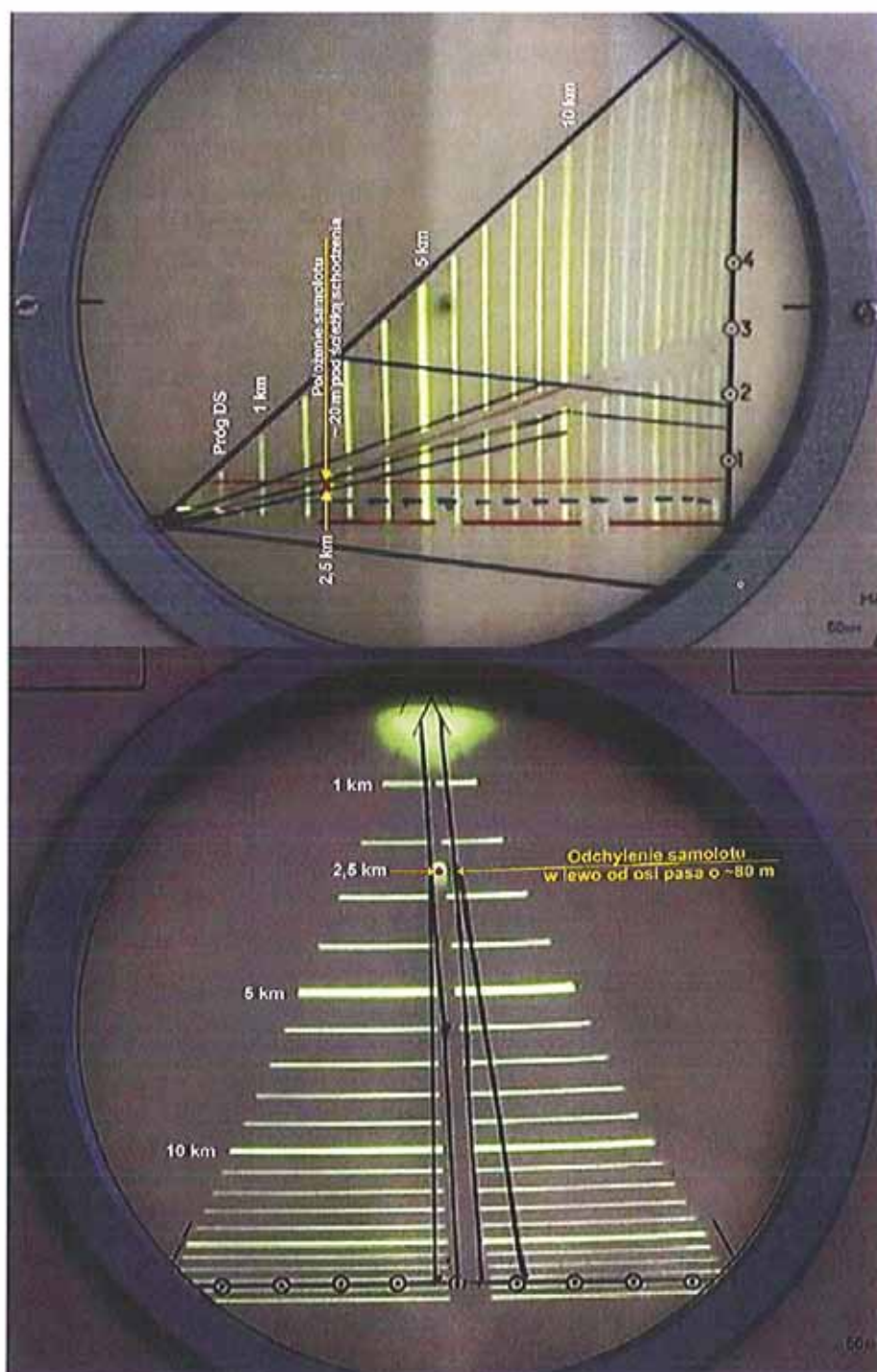
Legenda:

- A** Punkt zakrętu na kurs lądowania
- B** Utrata wysokości podczas wykonywania zakrętu na kurs lądowania, średnio 100-200 m
- C** Początkowy punkt zniżania
- D** Prędkość zniżania w poszczególnych przedziałach wysokości-zmniejsza się wraz z wysokością samolotu
- E** Droga samolotu podczas zniżania/względem powierzchni ziemi/
- F** Przedział wysokości podczas zniżania – utrata wysokości
- G** Całkowita droga zniżania

*Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego
Samolot Tu-154M nr 101, 10 kwietnia 2010 r., rejon lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY*



Fot. 26. Zobrazowanie pozycji samolotu względem ścieżki schodzenia i osi DS na wskaźnikach WISP-75



Fot. 31. Zobrazowanie pozycji samolotu względem ścieżki schodzenia i osi DS na wskaźnikach WISP-75

12

REJESTRATOR GŁOSOWY MARS-BM W ŚLEDZTWACH I POSTĘPOWANIACH WYJAŚNIAJĄCYCH PRZYCZYNY KATASTROFY TU-154M NR 101

Marcin Gugulski¹

Okoliczności odnalezienia i pierwszego odczytania zapisu rejestratora głosowego (CVR) MARS-BM z Tu-154M nr 101 nie są dokładnie znane. Dowodem tożsamości taśmy (udostępnionej w czerwcu 2011 r. i w lutym 2014 r. w Moskwie do badania polskim biegłym) z oryginalną taśmą znajdującą się w MARS-BM w czasie lotu w dniu 10 kwietnia 2010 r. jest oświadczenie Wiktora A. Trusowa z MAK, którego nie można uznać za zweryfikowane przed odzyskaniem taśmy i rejestratora od strony rosyjskiej oraz przeprowadzeniem przez stronę polską ich wielowątkowej analizy kryminalnej. Badane kopie zapisu CVR różnią się w stopniu uniemożliwiającym uznanie ich za rzetelne kopie tego samego nagrania. Wskazane byłoby wznowienie badania przyczyn i okoliczności katastrofy oraz niektórych prowadzonych w związku z tym zdarzeniem postępowań prokuratury², choć dopiero odzyskanie oryginalnych rejestratorów CVR i FDR wraz z nośnikami danych oraz pozostałych istotnych dowodów umożliwiłoby efektywne prowadzenie wznowionego badania przyczyn i okoliczności katastrofy oraz niektórych prowadzonych w związku z tym zdarzeniem postępowań prokuratury.

¹ Marcin Gugulski, członek Komisji Weryfikacyjnej ds. WSI, w latach 2006-2010 pracownik cywilny SKW.

² Międzynarodowa praktyka badania wypadków lotniczych zna liczne przypadki wznowiania postępowań badawczych i śledztw po odnalezieniu rejestratorów wraz z zapisami, których badanie było przez długie lata niemożliwe, bo zaginęły lub uchodziły za zaginione.

Raport końcowy Tu-154M numer boczny 101 Rzeczypospolitej Polskiej

**MIEDZYPANSTWOWY KOMITET LOTNICZY
KOMISJA BADAŃ WYPADKÓW LOTNICZYCH**

**RAPORT KOŃCOWY
Z BADANIA ZDARZENIA LOTNICZEGO**

Rodzaj zdarzenia lotniczego	Katastrofa
Typ samolotu	samolot, Tu-154M
Państwowy rejestracyjny znak rozpoznawczy	nr 101, Rzeczpospolita Polska
Właściciel	Rzeczpospolita Polska
Użytkownik	Ministerstwo Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej
Miejsce zdarzenia	po między BPRM a progiem WPP 26 lotniska Smoleńsk „Północny” Współrzędne: N54°49.450' i E 32°03.041' 10.04.2010, 06:41 UTC, 10:41 czasu miejscowego
Data i czas	

Zgodnie ze standardami i zaleceniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego niniejszy raport sporządzono jedynie w celu zapobiegania zdarzeniom lotniczym. Badania, przeprowadzone w ramach tego raportu i proponowane zalecenia nie wskazują udziału czyjkolwiek winy lub odpowiedzialności. Aspekty kryminalne tego zdarzenia badane są w ramach odrębnej sprawy karnej.



**RZECZPOSPOLITA POLSKA
KOMISJA BADAŃ WYPADKÓW LOTNICZYCH
LOTNICTWA PAŃSTWOWEGO**

RAPORT KOŃCOWY
z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11
samolotu Tu-154M nr 101
zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r.
w rejonie lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY

Wypadek badała Komisja Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego w celu ustalenia okoliczności i przyczyn oraz wydania zaleceń profilaktycznych. Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze art. 140 i rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, zgodnie z § 12: „Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności”, w związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym mogą prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe przygotowane zostały w celach informacyjnych.

Raport końcowy MAK ze stycznia 2010 r.

Raport Końcowy KBWLLP z lipca 2011 r.

INSTYTUT EKSPERTYZ SĄDOWYCH
im. Prof. dra Jana Śehna
w Krakowie

ul. Westerplatte 9, 31-403 Kraków
tel. (012) 422-87-55
fax (012) 422-38-50
e-mail: tes@ies.krakow.pl

ZAKŁAD KRYMINALISTYKI

Nr Dz. E. 2506/2010/K Kraków, dnia 21 grudnia 2011 roku

**WOJSKOWA PROKURATURA OKRĘGOWA
W WARSZAWIE**

sprawa: sygn. akt Po. ŚL 54/10

Instytut Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra Jana Śehna w Krakowie przedstawia

opinię

opracowaną przez biegłych z zakresu fonoskopolii: mgra inż. Mateusza Kajsturę w zakresie analizy kontekstu sytuacyjnego, warunków akustycznych i parametrów czasowych, dra inż. Marcina Michałka w zakresie korekcji i analizy zmienności częstotliwości w sieci elektroenergetycznej oraz mgr Agatę Trawinską w zakresie badań odsłuchowych i identyfikacyjnych, zgodnie z treścią postanowień Prokuratury z dnia 21 i 15 czerwca 2010 r. wydanych w sprawie zaistniałego w dniu 10 kwietnia 2010 r. około godz. 9:00 czasu polskiego w pobliżu lotniska wojskowego w Smoleńsku na terytorium Federacji Rosyjskiej nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu powietrznym, w wyniku której śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie samolotu Tu-154 numer boczny 101 Sił Powietrznych RP, w tym Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Lech Kaczyński oraz członkowie załogi wskazanego statku powietrznego, tj. o czyn z art. 173 § 2 i 4 kk (sygn. akt jw.).

Weryfikację spisaną treści wypowiedzi w języku angielskim i rosyjskim oraz ich tłumaczenia na język polski dokonali tłumacze przysięgli, odpowiednio z języka angielskiego – mgr Elżbieta Nowak, z języka rosyjskiego – dr Stanisław Błaciejczyk.

dr ZŁUTYŃSKI STANISŁAW BŁACIEJCZYK

Opinia fonoskopijna IES z grudnia 2011 r.

1. Wprowadzenie

Po katastrofie polskiego państwowego statku powietrznego Tu154-M nr 101 w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem prowadzono w Rzeczypospolitej Polskiej i w Federacji Rosyjskiej postępowania wyjaśniające. Prowadzone są też śledztwa, mające m.in. wyjaśnić okoliczności sprawy:

1) Międzypaństwowa Komisja Lotnicza (MAK) pod przewodnictwem Tatiany Anodiny prowadziła (na zlecenie komisji państwowej FR pod przewodnictwem premiera Władimira Putina) postępowanie wyjaśniające, w trakcie którego opracowano transkrypcję rozmów z rejestratora MARS-BM z 2 maja 2010 r.³, a zakończono je przyjęciem raportu końcowego z dnia 15 stycznia 2011 r.⁴. Końcowe stanowisko komisji państwowej FR nie jest znane.

2) Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP) pod przewodnictwem Edmunda Klicha, a następnie Jerzego Millera zakończyła postępowanie wyjaśniające prowadzone pod nadzorem premiera Donalda Tuska⁵ ogłoszeniem raportu końcowego z 25 lipca 2011 r. i protokołu podpisanego 26-27 lipca 2011 r.⁶, do którego dołączono w załączniku nr 8⁷ m.in. odpis korespondencji pokładowej z MARS-BM.

3) Komitet Śledczy FR prowadzi śledztwo w sprawie karnej Nr 201/355951-10, w trakcie którego w Federalnej Służbie Bezpieczeństwa (FSB) opracowano opinię biegłego z 15 czerwca 2010 r.⁸, zawierającą częściową transkrypcję dźwięków z MARS-BM. Termin zakończenia śledztwa – niezany.

4) Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie (WPO) prowadzi śledztwo o sygn. Po.Śl.54/10⁹, w trakcie którego w Instytucie Ekspertyz Sądowych (IES) opracowano opinię fonoskopijną z 9 stycznia 2012 r.¹⁰, zawierającą m.in. spisanie treści dowodowego nagrania¹¹. Okres prowadzenia śledztwa Po.Śl.54/10 wielokrotnie przedłużano (obecnie do 10 października 2014 r.; Prokurator Generalny RP Andrzej Seremet oświadczył 9 września 2013 r. w Moskwie, że jego zakończenie nie będzie

3 Międzypaństwowy Komitet Lotniczy: Transkrypcja rozmów załogi samolotu Tu-154M nr 101, który uległ katastrofie w dniu 10.04.2010 roku w czasie podejścia do lądowania na lotnisku Smoleńsk Północny (Rejestrator dźwięku MARS-BM), wersja 1 z 2 maja 2010 r., godz. 15:08 [czasu moskiewskiego] (Transkrypcja_rozmow_zalogi_samolotu_Tu-154_M-1.pdf) [dalej: transkrypcja MAK]

4 Międzypaństwowy Komitet Lotniczy Komisja Badań Wypadków Lotniczych: Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego Tu-154M nr boczny 101 Rzeczypospolitej Polskiej [dalej: Raport MAK] (MAK_popr_tlumaczenie_finalne_raportu_koncowego.pdf); dołączono m.in. załącznik nr 12 zawierający Opinię biegłego N° 10/050, 7 czerwca 2010 r. [dalej: Opinia Forenks] (MAK_12_expert_forenks.pdf)

5 § 14a Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 kwietnia 2010 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz.U. 2010 nr 69 poz. 442).

6 Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny z 25 lipca 2011 r. [dalej: Raport KBWLLP] i Protokół badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 podpisany 26-27 lipca 2011 r. [dalej: Protokół KBWLLP]; <http://komisja.smolensk.gov.pl/> (o ile nie podano inaczej, dostęp do tej i pozostałych stron internetowych wymienionych w przypisach: 28.03.2014)

7 Odpis korespondencji pokładowej z rejestratora fonicznego MARS-BM samolotu Tu-154 M nr 101 zarejestrowanej w dniu 10.04.2010 roku, lipiec 2011 r. (Zalacznik_nr_8_-_Odpis_korespondencji_pokladowej.pdf) [dalej: transkrypcja KBWLLP]

8 Federalna Służba Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej Centrum Techniki Specjalnej Instytut Kryminalistyki: Opinia biegłego N°30-F/10 (fonograficzna ekspertyza sądowa materiałów sprawy karnej) na zlecenie Szefa I Wydziału Głównego Urzędu Śledczego przy Prokuraturze FR M.G. Guriewicza (Szefa Grupy Śledczej w sprawie karnej Nr 201/355051-10) z dnia 26 kwietnia 2010 r. sporządzona w dniach od 4 maja do 15 czerwca 2010 r. przez czterech biegłych IK CTS FSB uprzedzonych „o odpowiedzialności karnej za zamierzone sporządzenie opinii niezgodnej z prawdą, zgodnie z art. 307 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej” [dalej: Opinia FSB]. Zawiera m.in. transkrypcję fragmentów analizowanego nagrania, obejmującą jedynie część tekstu wygłaszanej w języku rosyjskim. Kopia w zbiorach Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10 kwietnia 2010 r. [dalej: ZP].

9 W sprawie nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu powietrznym, w wyniku której śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie i członkowie załogi samolotu, to jest o czyn z art. 173 § 2 i 4 Kodeksu karnego. Informacja na temat tego postępowania oraz innych (prowadzonych w powszechnych jednostkach prokuratury) postępowań przygotowawczych związanych z katastrofą smoleńską: <http://www.pg.gov.pl/index.php?0,808,1,514>

10 Instytut Ekspertyz Sądowych im. prof. dra Jana Sehna w Krakowie Zakład Kryminalistyki: opinia Nr Dz. E. 2506/2010/K, „Sprostowanie omyłek pisarskich stwierdzonych w tekście opinii Nr Dz. E. 2506/2010/K” z dnia 9 stycznia 2012 r. [dalej: Opinia IES]

11 Opinia IES, str. 63-155

możliwe w 2013 r., gdyż *Brakuje nam końcowej dokumentacji medycznej, dokumentów związanych z lotniskiem i personelem, wraku samolotu i rejestratorów pokładowych*¹².

2. Konieczność dysponowania rejestratorami i innymi dowodami

Prowadzący lub nadzorujący polskie śledztwa i postępowanie wyjaśniające zwracali się do strony rosyjskiej o zwrot stronie polskiej rejestratorów pokładowych oraz stwierdzali, że dla zakończenia śledztwa i postępowania niezbędne jest odzyskanie dowodów, w tym m.in. rejestratorów: głosowego (CVR) MARS-BM i parametrów danych (FDR)¹³.

Konieczność zwrotu rejestratorów (niezbędnych dla ustalenia przyczyn katastrofy, a tym samym umożliwiających zakończenie śledztwa i wznowienie, a następnie zakończenie postępowania wyjaśniającego) wynika m.in. z art. 297 §1 ust. 4) i 5) Kodeksu postępowania karnego oraz § 11. ust. 1) rozporządzenia regulującego pracę KBWLLP¹⁴, a § 28 tego rozporządzenia jednoznacznie wskazuje na konieczność wznowienia postępowania po odzyskaniu dowodów istotnych dla sprawy.

Przetrzymanie rejestratorów przez stronę rosyjską (zwłaszcza po zakończeniu rosyjskiego badania okoliczności katastrofy) jest niezgodne z postanowieniem Załącznika D „Wytyczne dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów parametrów lotu” do Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (tzw. Konwencji chicagowskiej)¹⁵, który był używany jako pomocnicza podstawa postępowań badawczych prowadzonych w Rosji i w Polsce.

Konieczność odzyskania rejestratorów (i innych dowodów pozostających poza terytorium RP) przed zakończeniem polskiego śledztwa była też publicznie kwestionowana przez niektórych przedstawicieli rządu, prokuratury lub komisji badającej przyczyny wypadku, w tym przez nadzorujących lub prowadzących śledztwa lub postępowanie wyjaśniające: konieczność odzyskania dowodów konfrontowano z opiniami, iż oryginały można zastąpić kopiami¹⁶.

KBWLLP zakończyła polskie postępowanie wyjaśniające i została rozwiązana, choć strona rosyjska przetrzymaną w tym czasie – i do dziś przetrzymuje – istotne dowody, m.in. rejestratory pokładowe¹⁷, a te części raportu KBWLLP, w których przedstawiono własną wersję ostatnich sekund lotu oparto na analizie kopii rejestratorów otrzymanych od strony rosyjskiej i na własnej transkrypcji głosów – w istotnych punktach zasadniczo niezgodnej z transkrypcją sporządzaną wówczas na zamówienie prokuratury.

12 PAP, 9 września 2013 r., godz. 11:17; [te i pozostałe wyróżnienia w tekście, gdy nie zaznaczono inaczej – M.G.]

13 Raport KBWLLP. Rozdział 1.11 Rejestratory pokładowe (str. 59-64). Raport MAK. Rozdział 1.11 Бортовые и наземные средства объективного контроля [Pokładowe i naziemne środki kontroli obiektywnej] (str. 68-82). Konieczny jest też zwrot innych materiałów i dowodów – m.in. zapisów z wideo (obiektywnej kontroli lotów) i nagrań rozmów prowadzonych 10 kwietnia 2010 r. przez służby kontroli ruchu lotniczego oraz inne instytucje i osoby obserwujące lot Tu-154M nr 101, a także szczątków wraku statku powietrznego samolotu niezbędnych do prowadzenia badania i będących dowodami w sprawie.

14 Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 724).

15 http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/zal_13_0612.pdf

16 Wypowiedzi premiera Donalda Tuska i prokuratora generalnego Andrzeja Seremeta cytowane 21 kwietnia 2011 r. m.in. w TVN24 (<http://www.tvn24.pl/12690,1700370,0,1,tusk-naszym-obowiazkiem-jest-pomoc-prokuraturze,wiadomosc.html>) i PAP (godz. 15:30).

17 Na mocy art. 3 „Memorandum o porozumieniu w sprawie przekazania Stronie Polskiej zapisów rejestratorów pokładowych...” podpisanego 31 maja 2010 r. w Moskwie przez Jerzego Millera, Igora Lewitina i Tatianę Anodinę, to MAK „zabezpiecza przechowanie opieczetowanych przez obie Strony oryginałów zapisów rejestratorów pokładowych a Przekazanie Rzeczypospolitej Polskiej oryginałów zapisów rejestratorów pokładowych może zostać dokonane na podstawie decyzji właściwego organu Federacji Rosyjskiej po zakończeniu [rosyjskiego] śledztwa lub dochodzenia sądowego”. ZP: Biała księga smoleńskiej tragedii. Warszawa, czerwiec-lipiec 2011 r. [dalej: Biała księga], załącznik nr 125; <http://www.smolenskshespol.sejm.gov.pl/zespolsmolensk.nsf/dokumenty.xsp>

Prezes Rady Ministrów RP¹⁸ wyrażał publicznie gotowość do wzięcia pełnej odpowiedzialności za przyjęty przez organa rządowe sposób postępowania w tej sprawie¹⁹.

3. MARS-BM 10 i 11 kwietnia 2010 r.

Kompletna chronologia odnajdywania i przemieszczania oraz innych istotnych zdarzeń dotyczących CVR i taśmy z CVR (oraz pozostałych rejestratorów zabudowanych na Tu-154M nr 101) w dniu 10 kwietnia 2010 r. i po tej dacie jest tematem, który czeka na autora. Sporządzając tę chronologię należy uwzględnić m.in. niżej wymienione elementy:

13:02 – na miejscu AP znaleziono 2 rejestratory pokładowe;
14:00 – rozstawiony PU FSO FAPSI (w pomieszczeniu hotelu „Nowej”);
14:27 – przybycie na miejsce zdarzenia lotniczego śmigłowca BK-117 (nr 01885) z Ministrami MCzS Rosji i MWD Rosji;
14:58 – przybycie na miejsce zdarzenia lotniczego śmigłowca Mi-8 z Ministrem transportu Rosji;

Godzina odnalezienia rejestratorów wg Raportu MAK, str. 103.

1) W raporcie MAK ze stycznia 2011 r. podano, że o godz. 13:02 [czasu lokalnego, tj. o godz. 11:02 czasu warszawskiego] – na miejscu zdarzenia *znaleziono 2 rejestratory pokładowe*²⁰ (w tym samym raporcie podano, że 85 minut później, bo o godz. 12:27 czasu polskiego na miejsce zdarzenia przybył minister spraw nadzwyczajnych FR Siergiej Szojgu²¹). Podano też, iż MARS-BM *był odnaleziony na miejscu zdarzenia lotniczego z mechanicznymi uszkodzeniami obudowy i 11.04.2010 był dostarczony do laboratorium Międzypaństwowego komitetu lotniczego (MAK), w celu otwarcia, kopiowania i obróbki informacji*²². Z raportu MAK nie wynika, które rejestratory znaleziono o godz. 11.02, jednak z raportu KBWLLP²³ i z cytowanych niżej oświadczeń ministra S. Szojgu wynika, że jednym z nich był MARS-BM.

2) Nieco wcześniej, bo już około godziny 12:30 czasu moskiewskiego (tj. ok. godz. 10:30 czasu warszawskiego) rosyjska telewizja Rossija 24 pokazała kilkuminutowy film²⁴ wykonany o nieustalonej godzinie (według zapisu na zegarze kamery między godz. 8:49 a godz. 8:56) przez montażystę TVP Sławomira Wiśniewskiego. Na ujęciu oznaczonym godz. 8:50,01 widać leżący na ziemi MARS-BM, który miał być odnaleziony przez stronę rosyjską dopiero kilka godzin później. Według relacji składanych przez S. Wiśniewskiego film został wykonany bezpośrednio po katastrofie a czarna

18 Będący też przewodniczącym Międzyresortowego Zespołu do spraw koordynacji działań podejmowanych w związku z tragicznym wypadkiem lotniczym pod Smoleńskiem, do zadań którego należały m.in. „koordynacja lub nadzór działań dotyczących ustalenia przyczyn tragicznego wypadku lotniczego pod Smoleńskiem”; por.: § 2 ust.1 i § 3 ust.1 Zarządzenia Nr 28 Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 kwietnia 2010 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw koordynacji działań podejmowanych w związku z tragicznym wypadkiem lotniczym pod Smoleńskiem; http://bip.kprm.gov.pl/rm/inne/organy/doradcz/26_3611.html

19 „...jestem szefem zespołu międzyresortowego. Od początku brałem na siebie pełną odpowiedzialność za wszystkie działania administracji rządowej w każdym zakresie i zawsze mówiłem o tym publicznie. Nie uciekam od odpowiedzialności, także politycznej. ... od początku stoję na czele tego zespołu, stoję na czele rządu i zawsze powtarzam: **biorę odpowiedzialność osobistą, polityczną za działania wszystkich moich urzędników i ministrów.**” Sprawozdanie Stenograficzne z 83. posiedzenia Sejmu w dniu 19 stycznia 2011 r. Informacja prezesa Rady Ministrów dotycząca działań rządu zmierzających do ustalenia przyczyn i okoliczności katastrofy samolotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem, w związku z publikacją raportu Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK); [http://orka2.sejm.gov.pl/StenoInter6.nsf/0/5D58AA5F938C649BC125781E004BBF81/\\$file/83_a_ksiadzka.pdf](http://orka2.sejm.gov.pl/StenoInter6.nsf/0/5D58AA5F938C649BC125781E004BBF81/$file/83_a_ksiadzka.pdf)

20 Raport MAK, s. 103.

21 Tamże

22 Raport MAK, s. 68-69.

23 Raport KBWLLP, s. 63.: „...został odnaleziony 10.04.2010 r. przez stronę rosyjską blok 70A-10M rejestratora MARS-BM”.

24 <http://www.youtube.com/watch?v=-kzDds7q3Xk> (dostęp: 17 września 2013 r.)



Kadr z filmu Sławomira Wiśniewskiego

skrzynka „wydawała się nieuszkodzona”, gdy ją filmował.²⁵

3) Ok. godz. 11:30 czasu polskiego strona polska zwróciła się do MSZ FR z notą dyplomatyczną zawierającą *prośbę dotyczącą właściwego zabezpieczenia wszelkich przedmiotów znalezionych na miejscu katastrofy* zgodnie z zasadą eksterytorialności. Także i inne podjęte tego dnia przez stronę polską próby zabezpieczenia odnalezionych rejestratorów przed nieautoryzowanym dostępem osób nieuprawnionych zakończyły się niepowodzeniem, o czym

świadczy m.in. relacja funkcjonariusza Biura Ochrony Rządu uczestniczącego 10 kwietnia 2010 r. w identyfikacji zwłok na miejscu katastrofy²⁶.

4) Strona rosyjska dokonała odczytu (transkrypcji) co najmniej dwu rejestratorów (w tym MARS-BM) – co musiało być poprzedzone skopiowaniem lub także odsłuchaniem ich zapisów – jeszcze przed ich okazaniem przybyłym wieczorem do Smoleńska przedstawicielom polskiej prokuratury i polskiej komisji wojskowej badającej przyczynę katastrofy. Z informacji udzielonych po południu mediom przez kierującego działaniami strony rosyjskiej na miejscu zdarzenia ministra S. Szojgu²⁷ wynika, że już wówczas strona rosyjska przystąpiła do odczytywania i analizy zapisów odnalezionych na miejscu katastrofy rejestratorów parametrycznych i MARS-BM:

•... *znaleziono pokładowe czarne skrzynki. Rozpoczęła się ich ekspertyza, która rzuci światło na przyczynę wypadku*²⁸;

•... *znaleziono rejestratory telemetryczne i głosowe, ich transkrypcja, która da odpowiedź [na pytanie] o przyczynę katastrofy, już się rozpoczęła*²⁹.

Minister S. Szojgu stwierdził też, że strona rosyjska jest dopiero *w trakcie podejmowania decyzji, czy polscy śledczy będą brali udział w wyjaśnianiu okoliczności wypadku*.³⁰

W niektórych późniejszych polskich relacjach medialnych przedstawiano istotnie inną wersję słów ministra S. Szojgu (*...badana jest trajektoria lotu i znaleziono już dwie czarne skrzynki z samolotu. Wkrótce ... ma się zacząć analiza informacji zawartych w czarnych skrzynkach*³¹; *Znaleziono też już dwie „czarne*

25 Film pokazano m.in. na posiedzeniu ZP w dn. 24 lutego 2011 r.

26 Relacja w zbiorach ZP: „Nie pamiętam, o której godzinie, ale zadzwonił do mnie Konsul [RP w Moskwie, Michał] Greczyło i przekazał mi polecenie Ministra Obrony Narodowej Pana Bogdana Klicha, aby przekazać stronie rosyjskiej prośbę o nie rozpoczynanie badań czarnych skrzynek bez udziału strony polskiej. Ja prośbę tę przekazałem jednej z osób ze strony rosyjskiej, nie pamiętam jak on się nazywał, ale z całą pewnością była to jedna z trzech osób, które kierowały całością prac na miejscu katastrofy. Był to przełożony osób pracujących przy identyfikacji zwłok. Z odpowiedzi zrozumiałem, że Rosjanie mają swoje procedury. Odpowiedź przekazałem Konsulowi Greczyle i zasugerowałem, aby załatwić to na wyższym poziomie, poprzez Ambasadę. Później w godzinach wieczornych zapytałem pracujących śledczych o czarne skrzynki. Zaprowadzono mnie w miejsce gdzie dwie skrzynki były złożone i pilnowane. Ja je sfotografowałem, w mojej ocenie wyglądały na nieuszkodzone. Zdjęcia te później wieczorem przekazałem Ministrowi Obrony Narodowej i Ministrowi Sprawiedliwości”. Por. też: Relacja zastępcy ambasadora RP w Moskwie Piotra Marciniaka w zbiorach ZP oraz odpowiedź z 17 sierpnia 2010 r. sekretarza stanu w MSZ Jana Borkowskiego na interpelację nr 17266 posła Zbigniewa Dolaty oraz grupy posłów w sprawie działań dyplomatycznych zmierzających do zwrócenia uwagi władz Federacji Rosyjskiej na niewłaściwe zabezpieczenie miejsca katastrofy smoleńskiej i spowodowania stosownych działań w celu wyeliminowania stwierdzonych uchybień; <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/364BB085>

27 Mianowany 10 kwietnia 2010 r. (wraz z wicepremierem FR Siergiejem Iwanowem i przewodniczącą MAK T. Anodina) wiceprzewodniczącym rosyjskiej państwowej komisji badającej przyczynę katastrofy pod przewodnictwem ówczesnego premiera W. Putina. Skład komisji na <http://rus.ru/ruvr.ru/2010/04/10/6257948.html>

28 *vesti.ru*, 10 kwietnia 2010 r., godz. 16.26 czasu polskiego; <http://www.vesti.ru/doc.html?id=352422>

29 „Rossijskaja Gazieta”, 10 kwietnia 2010 r., godz. 17.10 czasu polskiego; <http://www.rg.ru/2010/04/10/reg-roscentr/ostanki-anons.html>

30 PAP, 10 kwietnia 2010 r., godz. 16.36

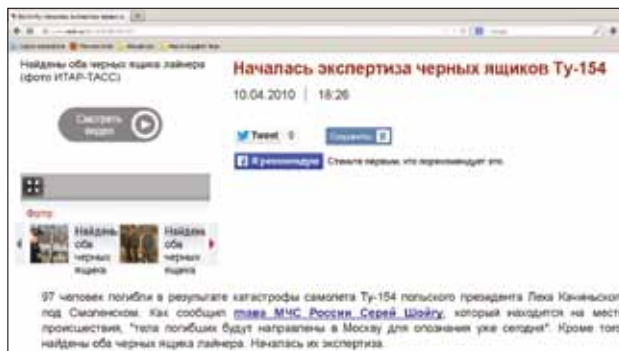
31 tamże

skrzynki” samolotu, wkrótce ma się zacząć analiza informacji w nich zawartych³²), lecz potem wrócono do wcześniej cytowanej wersji: „Na miejsce katastrofy przybyli oficjalni przedstawiciele strony polskiej, w tym specjaliści z Ministerstwa Obrony i lotnictwa cywilnego, którzy uczestniczą w badaniu tego, co zaszło” – powiedziała Tatiana Anodina. Wcześniej rosyjski minister ds. sytuacji nadzwyczajnych Siergiej Szojgu poinformował, że „już rozpoczęto odczytywanie tzw. czarnych skrzynek samolotu, co rzuci światło na przyczyny katastrofy”.³³

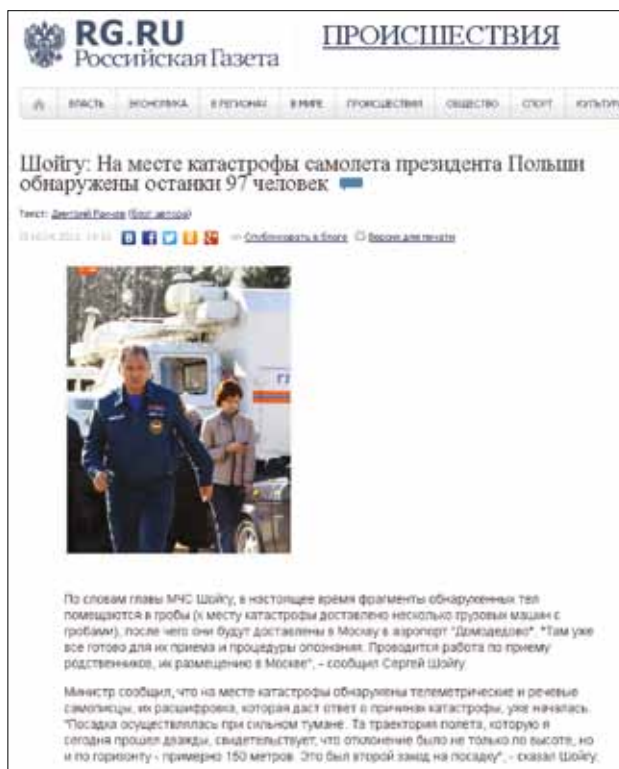
5) 10 kwietnia 2010 r. w godzinach wieczornych przybył na miejsce katastrofy przedstawicielom strony polskiej okazano rejestratory³⁴, a okoliczności ich okazania mogły sugerować – niezgodnie z faktami – że znajdują się one w miejscu odnalezienia i że nie były badane ani odczytywane³⁵. Z relacji obecnych tam wówczas przedstawicieli strony polskiej wynika, że nie wykluczali oni, iż przynajmniej niektóre rejestratory były przed ich przybyciem, więc pod ich nieobecność, przemieszczane przez stronę rosyjską:

Edmund Klich: *Czy one były w tym samym miejscu, w którym były w momencie katastrofy? Przypuszczam, że raczej mogły być tam doniesione, a może były w tym samym miejscu, w każdym razie były w takim błotnistym terenie. Zostały zabezpieczone i poleciały do Moskwy.*³⁶ Morozow od razu nas do nich zaprowadził. ... Idąc, musiałem patrzeć pod nogi, bo bałem się, by nie nadepnąć na jakieś ciało. Wreszcie dochodzimy do rumowiska, Morozow pokazuje nam ogon samolotu i dwa rejestratory. Mówi: „Wyznaczcie dwóch ludzi, polecą do Moskwy badać skrzynki.”³⁷

Waldemar Targalski: ... zaprowadzono nas tam, gdzie były rejestratory. Pilnował ich wartownik. Zostały sfotografowane. Wtedy pierwszy raz zobaczyłem panią Anodinę i pana Morozowa. Rosjanie zapytali,



Informacja o rosyjskiej analizie rejestratorów wg vesti.ru z godz. 16.26



Informacja o rosyjskiej analizie rejestratorów wg rg.ru z godz. 17.10.

32 PAP, 10 kwietnia 2010 r., godz. 19.40

33 PAP, 10 kwietnia 2010 r., godz. 20.42

34 W związku z brakiem zgody strony rosyjskiej nie obejrzieli oni całego miejsca katastrofy. Por. wypowiedź płk. Zbigniewa Rzepy: „nie byłem na terenie całego... miejsca katastrofy, nie obśledłem go całego. Poruszanie się po terenie katastrofy, po terenie miejsca katastrofy, ...przepraszam, wymagało zgody Rosjan”. Wypowiedź w filmie dokumentalnym „Anatomia upadku” reż. Anity Gargas.

35 Sporządzony 10 kwietnia 2010 r. po południu w godz. 13.05 - 18.12 czasu polskiego na potrzeby rosyjskiej prokuratury „Protokół oględzin miejsca zdarzenia” mimo znacznej szczegółowości opisu nie wspomina o rejestratorach, lecz wielokrotnie powtarzany tam zwrot „na ziemi są porozrzucone liczne metalowe fragmenty samolotu różnej wielkości” nie pozwala traktować tego dokumentu jako dowodzącego (z milczenia źródła) czasowego usunięcia rejestratorów z miejsca zdarzenia. Treść protokołu została opublikowana przez media („Nowe Państwo” nr 1/2013, s. 20-22) i zaprezentowana na posiedzeniu ZP w dniu 10 stycznia 2013 r.

36 Zapis stenograficzny z posiedzenia Komisji Obrony Narodowej Senatu RP w dniu 10 lutego 2011 r., op. cit.

37 Edmund Klich: „Moja czarna skrzynka”. Warszawa 2012, s. 23.

czy rejestratory mogą zostać wydobyte. Po konsultacji z Edmundem Klichem zdecydowano, że tak. Zapakowano je do pudeł, zaplombowano. Ja z ppłk. Sławomirem Michalakiem i panem płk. Zbigniewem Rzepą, rzecznikiem prokuratury wojskowej, na polecenie pana Klicha udaliśmy się z nimi do Moskwy samolotem MCzS [Ministerstwa Sytuacji Nadzwyczajnych]. Zostały one zawieszone do siedziby MAK i tam zdeponowane. ... Następnego dnia rano uczestniczyliśmy w ich komisyjnym otwieraniu, oczyszczaniu i stwierdzaniu, czy zachowały się zapisy.³⁸

6) Tymczasem już po przybyciu do Smoleńska ww. przedstawiciele strony polskiej minister S. Szojgu dzielił się efektami dokonanych pod ich nieobecność ustaleń (*Nagranie rozmów pilota z kontrolerami ruchu powietrznego pokazuje, że pilot zignorował radę, by nie próbował lądować na lotnisku*³⁹) a następnie w obecności premiera W. Putina opowiedział przebieg dramatu premierowi D. Tuskowi⁴⁰. Główne elementy przedstawionej wówczas (już po odczytaniu rejestratorów przez stronę rosyjską bez udziału strony polskiej) rosyjskiej wersji przebiegu wydarzeń i przyczyn katastrofy⁴¹ to: samolot znacznie zboczył z kursu we mgle, zaczął rozpadać się w powietrzu kilometr przed uderzeniem w ziemię, a ostatecznemu zniszczeniu („wszystko się zapaliło”) uległ „po pierwszym uderzeniu w ziemię”, gdyż „ponieważ podwozie było już wypuszczone, samolot przewrócił się”. W tej wersji wydarzeń brak wzmianek o tzw. pancерnej brzozie oraz o odwróceniu się samolotu do góry kołami w wyniku wykonania tzw. beczone autorotacyjnej. Także animacje prezentowane 10 kwietnia wieczorem przez rosyjską agencję rządową RIA-Novosti⁴² nie wskazywały ani na wykonanie beczone autorotacyjnej, ani na udział drzewa w katastrofie, natomiast stwierdzały wybuch poprzedzający przyziemienie samolotu w pozycji jak do lądowania.⁴³

7) Odczytywanie i analiza rejestratorów przez stronę rosyjską bez obecności przedstawiciela strony polskiej były niezgodne z postanowieniem 3.4 Załącznika 13⁴⁴ do Konwencji chicagowskiej, który był przyjmowany jako pomocnicza podstawa postępowań badawczych prowadzonych w Rosji i w Polsce oraz z procedurą zalecaną w Załączniku D „Wytyczne dotyczące odczytywania i analizy zapisów rejestratorów parametrów lotu” do ww. Załącznika⁴⁵.

8) Otwarte pozostaje pytanie, dlaczego nie wyznaczono ani jednego przedstawiciela strony polskiej jako odpowiedzialnego za wykonanie postanowienia *Zabezpieczyć przeszukanie terenu miejsca zdarzenia, przechowanie i przekazanie Międzynarodowemu Komitetowi Lotniczemu (tj. MAK) wszystkich posiadanych samopisów (tj. rejestratorów) pokładowych, próbek paliwa i dokumentacji lotu (Odpowiedzialni: Gurewicz M.G., Szczukin A.W.)*⁴⁶ i dlaczego nie spotkało się to ze sprzeciwem polskiej prokuratury.

38 Nagranie z radaru jest w Moskwie. Rozmowa z Katarzyną Orłowską-Popławską i Piotrem Falkowskim, „Nasz Dziennik” z 27 sierpnia 2011 r.; <http://stary.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110827&typ=po&id=po03.txt>

39 PAP, 10 kwietnia 2010 r., godz. 21.56

40 PAP, 10 kwietnia 2010 r., godz. 22.48

41 TVP, 10 kwietnia 2010 r., wg www.savevid.com (kopia nagrania z <http://www.savevid.com/video/premierzy-podczas-ogldzin-miejska-katastrofy-10042010.html> w zbiorach ZP), fragmenty także: Russia Today, 10 kwietnia 2010 r. (<http://www.savevid.com/video/putin-tusk-lay-flowers-at-plane-crash-site-near-smolensk.html>)

42 RIA-Novosti, 10 kwietnia 2010 r., godz. 19:19: Реконструкция катастрофы самолета президента Польши Леха Качиньского; <http://ria.ru/video/20100410/220606624.html>

43 W wersji wydarzeń przedstawionej przez rzeczniczkę Prokuratury Generalnej FR Marinę Gridniewą kilka godzin wcześniej (można przypuszczać, że jeszcze w trakcie odczytywania przez stronę rosyjską danych z rejestratorów i dlatego uboższej w szczególności) jako przyczynę katastrofy wskazano „zaczepienie o wierzchołki drzew przy podchodzeniu do lądowania w warunkach złej widoczności z powodu silnej mgły”; [vesti.ru](http://www.vesti.ru/doc.html?id=352422), 10 kwietnia 2010 r., godz. 16.26 czasu polskiego; <http://www.vesti.ru/doc.html?id=352422>

44 http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/zal_13_0612.pdf

45 „Rejestratory parametrów lotu nie powinny być otwierane lub zasilane, a oryginalne zapisy nie powinny być kopiowane (szczególnie przy pomocy urządzeń o dużej prędkości zapisu) przed dokonaniem odczytu z powodu ryzyka uszkodzenia zapisów”

46 Postanowienie przyjęte w nocy z 10 na 11 kwietnia 2010 r. w Smoleńsku podczas polsko-rosyjskiego posiedzenia roboczego pod przewodnictwem Zastępcy Prokuratora Generalnego FR Aleksandra Bastrykina z udziałem przedstawicieli polskiej prokuratury wojskowej (Naczelnego Prokuratora Wojskowego płk. Krzysztofa Parulskiego i prokuratora Warszawskiego Okręgu Wojskowego płk. Ireneusza Szeląga) oraz Żandarmerii Wojskowej i Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego). Biała księga, załącznik nr 202

9) W nocy z 10 na 11 kwietnia, czyli już po skopiowaniu zapisów rejestratorów przez stronę rosyjską, lecz jeszcze przed otwarciem obudowy (MARS-BM w Moskwie) i kopiowaniem informacji... z udziałem specjalistów lotniczych Rzeczypospolitej Polskiej, a także przedstawicieli Komitetu Śledczego przy prokuraturze FR i wojskowej prokuratury Rzeczypospolitej Polskiej [47], ten i pozostałe rejestratory pozostawały w siedzibie MAK, gdzie w tym czasie nie było żadnego przedstawiciela RP. Fakt, że także po 10-11 kwietnia 2010 r. przedstawiciele strony polskiej pozostawiali rejestratory na wiele godzin (a w okresie poprzedzającym 31 maja 2010 r. i później: na wiele dni) w wyłącznej dyspozycji strony rosyjskiej potwierdzają m.in. informacje przekazywane przez Prokuratora Generalnego RP Andrzeja Seremeta⁴⁸ i jego zastępcę, Naczelnego Prokuratora Wojskowego gen. Krzysztofa Parulskiego⁴⁹. Pozostawienie 10 kwietnia 2010 r. i później MARS-BM i pozostałych rejestratorów w posiadaniu strony rosyjskiej nie zabezpieczyło ich wystarczająco przed nieautoryzowanym dostępem⁵⁰.

4. MARS-BM po 10-11 kwietnia 2010 r.

Rząd RP – realizując linię postępowania przedstawioną w przywołanych wyżej wypowiedziach z 21 kwietnia 2011 r. – zaakceptował pozostawienie rejestratorów w posiadaniu strony rosyjskiej, sankcjonując ten sposób postępowania umową międzypaństwową, co miało i ma istotny wpływ na dalsze losy rejestratorów i ich zapisów oraz na możliwość ich rzetelnego badania.

31 maja 2010 r. minister spraw wewnętrznych i administracji Jerzy Miller (w imieniu KBWLLP RP), minister transportu Igor Lewitin (w imieniu państwowej komisji FR do zbadania przyczyn katastrofy) i przewodnicząca Tatiana Anodina (w imieniu MAK) podpisali w Moskwie memorandum pozostawiające MARS-BM i pozostałe rejestratory w posiadaniu strony rosyjskiej. Od tego czasu na mocy art. 3. tego memorandum to MAK w swojej moskiewskiej siedzibie zabezpiecza przechowanie opieczętowanych przez obie Strony oryginałów zapisów rejestratorów pokładowych.⁵¹

Wykonane i przekazane stronie polskiej w siedzibie MAK 31 maja 2010 r. nagranie opisane protokolarnie jako wierna kopia nagrania z taśmy magnetycznej rejestratora dźwiękowego MARS-BM (awaryjnego) nr 323025 (kaseta zapisu blok 70 A-10 M)⁵² miało



Jerzy Miller, Tatiana Anodina i Igor Lewitin podpisują w Moskwie protokół przekazania stronie polskiej kopii zapisów rejestratorów pokładowych oraz memorandum z 31 maja 2010 r., fot. MAK

47 Raport MAK, str. 69

48 Sprawozdanie Stenograficzne z 22. posiedzenia Sejmu w dniu 27 września 2012 r. Informacja ministra sprawiedliwości na temat działań dotyczących zagwarantowania właściwych procedur postępowania ze zwłokami ofiar katastrofy smoleńskiej na terenie Federacji Rosyjskiej

49 Zapis stenograficzny z posiedzenia Komisji Obrony Narodowej Senatu RP w dniu 10 lutego 2011 r.

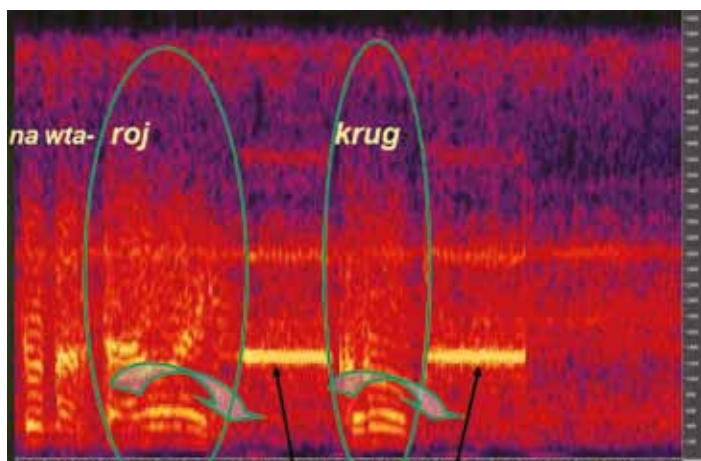
50 Mimo to 13 kwietnia 2010 r. Naczelnny Prokurator Wojskowy w trakcie telekonferencji z przedstawicielami najwyższych władz FR nie przedstawił polskich żądań i potrzeb w tej ważnej dla biegu śledztwa sprawie, lecz stwierdził jedynie, że „Polscy prokuratorzy pracują ... przy identyfikacji ciał i transkrypcji rejestratorów pokładowych. ...**Żadnych trudności nie ma.**”; stenogram z posiedzenia rosyjskiej komisji rządowej pod przewodnictwem W. Putina z udziałem członków polskiej delegacji rządowej (m.in. E. Kopacz, T. Arabskiego, J. Najdera, J. Bahra i E. Klicha) oraz K. Parulskiego w dn. 13 kwietnia 2010 r. (kopia z poprzedniej wersji [www.premiera FR na http://dorotakania.salon24.pl/361043,gras-klamie-ws-kopacz; tłum. wł.](http://dorotakania.salon24.pl/361043,gras-klamie-ws-kopacz; tłum. wł.))

51 Biała księga, załącznik nr 125

52 Protokół przekazania stronie polskiej kopii zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154M numer pokładowy 101 Rzeczypospolitej Polskiej oraz zapisów rozmów członków załogi między sobą oraz ze służbami naziemnymi z dnia 31 maja 2010 r. (Biała księga, załącznik nr 126)



31 maja 2010 r. w Moskwie Tatiana Anodina przekazuje Jerzemu Millerowi kopie zapisów rejestratorów, fot. MAK.



Zdanie zapisane z dwukrotnie pojawiającą się intonacją charakterystyczną dla końca zdania: „...на вто~~рой~~. К~~ры~~т.”, fot. Anna Gruszczyńska-Ziółkowska

(biegli badali też **siedem wykonanych przez stronę rosyjską na CD nagrań przedstawianych jako wierne kopie nagrania z taśmy przechowywanej w MAK**, natomiast nie badali innych istniejących kopii, różniących się od tamtych siedmiu istotnymi szczegółami). W czerwcu 2011 r. przeprowadzili w Moskwie zaplanowane czynności przy użyciu własnego sprzętu, stosując uznane przez nich za właściwe metody badawcze i wydali na zlecenie WPO ostateczną i kategoryczną opinię fonoskopijną dotyczącą rejestratora głosowego⁵⁶, w której mieli stwierdzić, że badany zapis nie nosi żadnych śladów ingerencji, bądź manipulacji. Komunikat prokuratury stwierdza też, że badanie „czarnej skrzynki”, rejestrującej parametry lotu oraz pracę urządzeń samolotu (rejestra-

wady (m.in. brak 16 sekund nagrania), które czyniły je nieprzydatnym do dalszych analiz. Także wszystkie wykonane w siedzibie MAK i przekazane 31 maja 2010 r. protokolarnie⁵³ stronie polskiej kopie nagrań (zrzuty danych) z rejestratorów parametrycznych (FDR) były do tego stopnia wadliwe, że uniemożliwia to uznanie ich za przydatne do badania ostatnich sekund lotu Tu-154M nr 101.⁵⁴

Te i inne nagrania lub kopie nagrań, które strona rosyjska prezentowała stronie polskiej (oraz niektórym instytucjom rosyjskim) jako wierne kopie oryginalnej taśmy⁵⁵ z rejestratora MARS-BM, a które były badane przez stronę polską lub rosyjską, różniły się między sobą w stopniu uniemożliwiającym uznanie ich za wierne kopie tego samego nagrania.

Tuż przed ogłoszeniem raportu KBWLLP i zakończeniem prac tej komisji polscy biegli z IES po raz pierwszy zbadali zdeponowaną w MAK taśmę, ale wyniki ich badań ogłoszono dopiero pół roku później

53 Op. cit.

54 Kazimierz Nowaczyk: Ostatnie zapisy parametrów lotu. Analiza materiałów źródłowych dostępnych w raportach MAK, KBWL LP i ekspertyzach ATM, UA SC dotyczących katastrofy polskiego rządowego samolotu Tu-154M 10.04.2010 r. na lotnisku w Smoleńsku (materiał konferencyjny na II Konferencję Smoleńską 21-22.10.2013 r., preprint)

55 Kopia odtwarzana w mediach (<http://en.ria.ru/video/20110112/162117872.html>; MAK video reconstruction of Polish president's Tu-154 crash [dalej: MAK video]) i prezentowana tam jako tożsama z oryginałem nie zawiera nagrania integralnego, na co wskazuje m.in. fakt, iż zdanie „А, польский сто один, и от 100 метров быть готовым к уходу на второй кыр [А, polski sto jeden, od stu metrów bądź [być] gotowy do odejścia na drugi krąg]” jest zapisane z dwukrotnie pojawiającą się intonacją charakterystyczną dla końca zdania: „...на второ~~й~~. К~~ры~~т.”; Anna Gruszczyńska-Ziółkowska: Jak brzmi uderzenie samolotu w brzozę? (prezentacja referatu przedstawiona podczas II Konferencji Smoleńskiej w dniu 21 października 2013 r. w Warszawie; <http://www.popler.tv/KonferencjaSmolenska/62985#62985>; Brzmienie uderzenia.pdf, końcowa część prezentacji, slajdy nr 28 i 29)

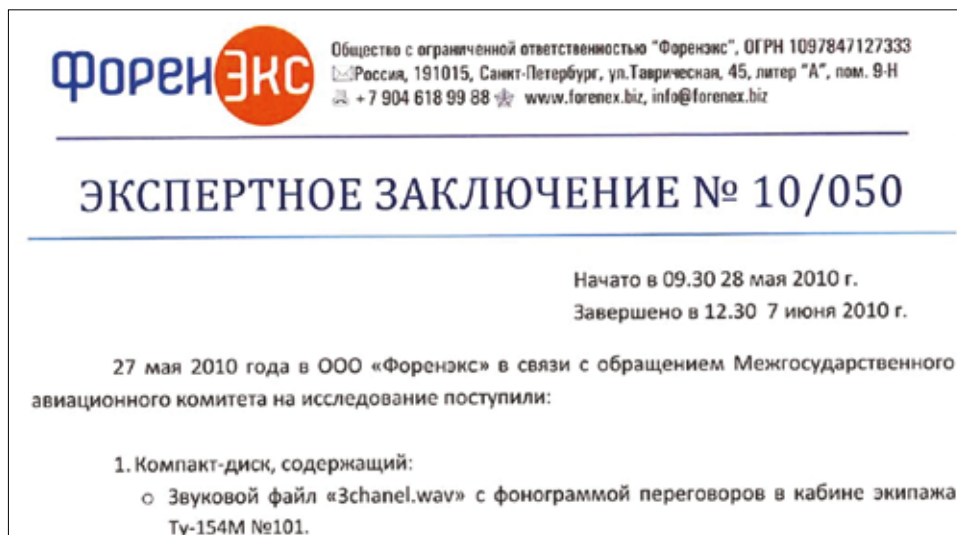
56 Do kolejnych zleconych przez WPO oględzin i nagrania kopii taśmy doszło dopiero w lutym 2014 r. w celu „przeprowadzenia **skuteczniejszego odsłuchu zapisu dźwiękowego** z rejestratora MARS-BM”; PAP, 17 lutego 2014 r., godz. 11:04 oraz PAP, 28 lutego 2014 r., godz. 17:11

tor ATM QAR), dało biegłym podstawę do wydania opinii jednoznacznie wskazującej na autentyczność jej zapisów⁵⁷.

Świadectwem proveniencji taśmy, którą po raz pierwszy 1 czerwca 2011 r. w Moskwie udostępniono do badania i kopiowania biegłym z IES, jest **oświadczenie specjalisty MAK Wiktora A. Trusowa, który stwierdził, że taśma została wyjęta z rejestratora MARS-BM znalezionej na miejscu katastrofy Tu-154M nr 101**⁵⁸, co zapisano w przywołanym w opinii IES, lecz nie przytoczonym tam w całości protokole z dnia 1 czerwca 2011 r. Przytoczone fragmenty oświadczenia oraz inne przesłanki przywołane na tę okoliczność w opinii IES nie pozwalają udzielić jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, czy taśma udostępniona biegłym IES była tożsama z taśmą, która znajdowała się w MARS-BM w trakcie ostatniego lotu Tu-154M nr 101.

Biegłym IES przekazano do badania nagrania *w postaci kopii stanowiących materiał dowodowy*⁵⁹, na który składa się m.in. siedem płyt CD (przekazanych wraz z uwierzytelnionymi kopiami pism i innych dokumentów) i stanowiących dowody nr 12, 1, 2, 25 i 26 oraz 29 i 30⁶⁰, czyli odpowiednio:

- kopię z **kwietnia 2010 r. (bez daty dziennej)**; brak daty i czasu kopiowania⁶¹) wykonaną [tak jak i następne: przez stronę rosyjską] na potrzeby Komitetu Śledczego przy Prokuraturze FR – przekazaną do IES 23 grudnia 2010 r.,
- kopię z **31 maja 2010 r.** wykonaną na potrzeby komisji badających przyczyny katastrofy, w tym KBWLLP – przekazaną 4 czerwca 2010 r. (podczas analizy tej kopii *stwierdzono brak fragmentu nagrania* o długości około 17,5 sekundy, o czym IES 7 czerwca 2010 r. poinformował WPO, w związku z czym *przekazano do badań kolejną kopię*⁶² (przewodniczący KBWLLP minister J. Miller, który 31 maja 2010 r. protokolarnie potwierdził autentyczność tego zapisu⁶³, uznał ten defekt nagrania za *drobny problem techniczny*⁶⁴),



Opinia ForenEx z czerwca 2010 r.

57 Komunikat Prokuratury Generalnej i Naczelnej Prokuratury Wojskowej z 12 kwietnia 2012 r.; http://www.npw.gov.pl/491-Prezentacja-36309-p_8.htm

58 Opinia IES, str. 24, 51 i 168

59 Op. cit., str. 2-6 (por. str. 23 i str. 170)

60 Op. cit., str. 23

61 Op. cit., str. 25

62 Op. cit., str. 3 i 26

63 Biała księga, załącznik nr 125

64 PAP, 10 czerwca 2010 r., godz. 15.34

- kopię z **9 czerwca 2010 r.** wykonaną na potrzeby jw. i przekazaną 16 czerwca 2010 r. (podczas analizy tej kopii stwierdzono występowanie na niej utrudniających pracę biegłych zakłóceń z zasilającej urządzenie kopiujące sieci elektroenergetycznej o nieznanej charakterystyce⁶⁵,
- kopię z **11 lutego 2011 r.** wykonaną (w obecności m.in. prokuratorów WPO) na potrzeby postępowań karnych – przekazaną 29 czerwca 2011 r.,
- kopię z **1 czerwca 2011 r.** wykonaną (w obecności m.in. prokuratorów WPO i biegłych IES) na potrzeby postępowań karnych – przekazaną 4 października 2011 r.,
- dwie kopie z **15 czerwca 2011 r.** wykonane i przekazane jw.

Z opinii IES wynika, że sporządzający ją biegli niepoddali badaniom żadnego innego nagrania spośród wykonanych przed 31 maja 2010 r., o istnieniu których wiadomo z innych źródeł, w tym kopii:

- kopii, o badaniu której mowa w oświadczeniach ministra S. Szojgu z **10 kwietnia 2010 r.**,
- kopii wykonanej w **kwietniu 2010 r.** na potrzeby komisji badających przyczyny i okoliczności katastrofy, w tym MAK, a będącej podstawą sporządzenia transkrypcji MAK z 2 maja 2010 r.,
- kopii (zawierającej m.in. plik 3 channel.wav) wykonanej na CD **16 kwietnia 2010 r. i przekazanej 27 maja 2010 r.** przez MAK firmie „Foreneks” z Sankt-Petersburga w celu wydania analizy fonograficznej wypowiedzi przypisywanych Mariuszowi Kazanie (opinię włączono jako załącznik nr 12 do raportu MAK),
- kopii (zawierającej m.in. pliki 1 channel.wav, 2 channel.wav, 3 channel.wav oraz 4 channel.wav) wykonanej na CD **nie później niż 26 kwietnia 2010 r. i tego dnia przekazanej** przez Komitet Śledczy FR biegłym z Instytutu Kryminalistyki Centrum Technik Specjalnych FSB Rosji w celu wykonania ekspertyzy sądowej mającej stwierdzić m.in., czy istnieją oznaki montażu na każdym z przedstawionych zapisów audio oraz jaka jest dosłowna treść w języku rosyjskim zapisów przedstawionych do badania; w sporządzonej opinii biegli W.W. Didienko, M.I. Iwanow i A. Je. Iwanow stwierdzili m.in., że *na zapisach, rozmieszczonych w danych plikach, nie udało się wykryć wiarygodnych oznak ciągłości procesu ich zapisu na odcinkach, rozgraniczonych przez ujawnione odcinki z oznakami zmian. Wiarygodne wykrycie oznak ciągłości procesu zapisu na przedstawio-*

FEDERALNA SŁUŻBA BEZPIECZEŃSTWA
FEDERACJI ROSYJSKIEJ
Centrum Techniki Specjalnej
INSTYTUT KRYMINALISTYKI

OPINIA BIEGŁEGO № 30-F/10

My, pracownicy Instytutu Kryminalistyki Centrum Techniki Specjalnej Federalnej Służby Bezpieczeństwa Rosji:

Didienko Walerij Władimirowicz,

Iwanow Maksim Igoriewicz,

Iwanow Aleksandr Jewgienijewicz,

w związku ze zleceniem przeprowadzenia ekspertyzy w sprawie karnej Nr 201/355051-10, przez Naczelnika Urzędu ds. ekspertyz z dnia 04 maja 2010 roku, uprzedzeni, zgodnie z art. 307 Kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej, o odpowiedzialności za zamierzone wydanie opinii biegłego niezgodnej z prawdą.

Opinia FSB z czerwca 2010 r. (odpis)

⁶⁵ Opinia IES, str. 24 i 25, por też: Marcin Austyn: „ILS niestety nie mamy” nie było na taśmie. „Nasz Dziennik” Nr 258 z 4 listopada 2010 r.; cyt. za: <http://www.bibula.com/?p=28100>

nych zapisach dźwiękowych (z uwzględnieniem ich cech szczególnych) jest możliwe na podstawie badania oryginałów zapisów dźwiękowych, na podstawie śladu magnetycznego na taśmie magnetycznej. Ponieważ oryginały fonogramów lub inne kopie oryginalnych zapisów nie zostały przedstawione, to ustalenie, czy zapisy w przedstawionych plikach zostały wykonane nieprzerwanie, okazało się niemożliwe. W związku z tym, że przedstawione zapisy nie są oryginałami, znajdują się w postaci cyfrowej i nie ujawniono na nich oznak ciągłości procesu ich zapisu, to nie można wykluczyć wprowadzenia zmian do zapisu, wykonanych w sposób cyfrowy (komputerowy) (w tym i do sygnału technicznego w pliku 4 channel.wav). To znaczy, wiarygodne ustalenie, za pomocą środków narzędziowych i analizy audytywnej, czy na odcinkach zapisów, rozgraniczonych przez odcinki z oznakami zmian, występują, czy też nie, oznaki innych zmian, nie jest możliwe.

W związku z powyższym w opinii IES nie ustalono m.in.:

1) czy któreś (a jeżeli tak, to które) z czterech ww. kopii z kwietnia 2010 r. są tożsame z kopią z kwietnia 2010 r. (bez daty dziennej), stanowiącą dowód nr 12 [66],

2) kto, gdzie i w jakich okolicznościach wykonał 16 kwietnia 2010 r. kopię dla „Foreneks”, skoro 11 kwietnia 2010 r. sejf z taśmą został opieczętowany w moskiewskim laboratorium MAK przez płk. Zbigniewa Rzepę z NPW, który 31 maja 2010 r. „nie stwierdził naruszenia pieczęci”⁶⁷.

Ponadto prowadząc w 2011 r. badania w Moskwie biegli z IES stwierdzili m.in., że:

1) rejestrator MARS-BM – wyniki oględzin którego w dniu 15 czerwca 2011 r. przedstawili w swej opinii⁶⁸ – był uszkodzony w sposób uniemożliwiający uruchomienie⁶⁹,

2) w trakcie nagrywania 28 stycznia 2011 r. w MARS-BM odgłosów referencyjnych na pokładzie bliźniczego samolotu Tu-154M nr 102 **utrwalono m.in. sygnał o częstotliwości 775 Hz towarzyszący ustawieniu ciśnienia standardowego na wysokościomierzu barometrycznym, trwający około 1 lub 2 sekund w zależności od powtórzenia i że sygnału takiego nie ujawniono na dowodowych kopiach nagrania** prezentowanego jako pochodzące z MARS-BM samolotu Tu-154 nr 101⁷⁰,

3) podczas odtwarzania w Moskwie sporządzonej 15 czerwca 2011 r. kopii dokumentującej stan taśmy i zapisu dowodowego nagrania (dowód nr 29) stwierdzono zniekształcenia, których nie obserwowano we wcześniejszych kopiach, a zniekształcenie to nie znajdowało się na taśmie w czasie wizualizacji stanu namagnesowania, która to czynność bezpośrednio poprzedzała wykonanie kopii nagrania... Poddano więc oglądowi oraz czyszczeniu głowice i mechanizm prowadzący taśmę w magnetofonie MAPC-HB używanym do kopiowania⁷¹. W czasie tej czynności wydobyto niewielki fragment innej taśmy magnetofo-

66 Hipoteza, że wszystkie te kopie są tożsame jest trudna do pogodzenia z faktem, że MAK określił długość trwania całości otrzymanego nagrania na 38 min. 16,8 sek., czyli o ok. 1 min. 18,2 sek. dłuższą niż podana w opinii FSB i o ok. 1 min. 52,8 sek. dłuższą niż podana w opinii Foreneks (długość nagrania analizowanego przez Foreneks jest krótsza o ok. 34,6 sek. od podanej w opinii FSB).

67 31 maja 2010 r. dokonano komisijnego otwarcia sejfu dla potrzeb komisji badających przyczyny i okoliczności katastrofy, w tym KBWLLP, a w komunikacie NPW z 1 czerwca 2010 r. stwierdzono, że „do czasu komisijnego otwarcia sejfu w laboratorium Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego w Moskwie, sejf ten pozostawał opieczętowany przez prokuratora Naczelnej Prokuratury Wojskowej płk. Zbigniewa Rzepę i przedstawiciela Komitetu. Płk Krzysztof Parulski, obecny przy otwieraniu sejfu, nie stwierdził naruszenia pieczęci.”; http://www.npw.gov.pl/491-Prezentacja%20256-p_21.htm

68 Op. cit., str. 53-56

69 „Nie było zatem możliwe wykonanie nagrań testowych, w tym zawierających ślady uruchomienia i zatrzymania rejestracji”, co nie przeszkodziło autorom opinii IES stwierdzić, że „dowodowe nagranie, którego zapis znajduje się na badanej taśmie, jest oryginalne”, zaś „Charakterystyka zapisów na taśmie, zwłaszcza znaczników czasowych, i odpowiadające im przebiegi w kopiach dowodowego nagrania wskazują, że zapis na taśmie jest oryginalny”; op. cit., str. 51

70 Op. cit., str. 59. Nieznane są powody braku zapisu takiego sygnału. Wymaga wyjaśnienia, czy ten brak nie jest oznaką montażu zapisu.

71 W opinii IES nie podano, czy biegli dysponowali w Moskwie własnym magnetofonem MARS-NW, czy jedynie tym, który udostępniła im strona rosyjska. Z opinii tej wynika natomiast m.in., że nieumiejętnie obsługiwany MARS-NW może odtwarzać taśmę ze zniekształceniami, których na niej nie ma. W cytowanej opinii brak danych pozwalających ustalić, czy wydobyty z MARS-NW fragment taśmy zniekształcającej kopię nagrania został w obecności biegłych IES skopiowany i zbádany przez nich na okoliczność jego pochodzenia oraz czasu i innych okoliczności umieszczenia go i pozostawienia go w MARS-NW (a w szczególności w celu stwierdzenia, czy nie stanowi on fragmentu nagrania dokonanego przez MARS-BM z Tu-154M nr 101).

nowej z doczepionym kawałkiem taśmy klejącej.⁷² Nie zostało jednoznacznie wyjaśnione, kto w okresie oddzielającym wykonanie obu opisanych czynności miał dostęp do magnetofonu MARS-NW, na którym czynność tę wykonywano. Otwarte pozostaje pytanie, czy opinia IES dostatecznie przekonująco falsyfikuje podnoszoną w mediach opinię, że wykonując na opisanym sprzęcie liczne kopie taśmy strona rosyjska mogła doprowadzić do powstania zniekształceń jej powierzchni uniemożliwiających lub utrudniających ocenę autentyczności zapisu i nośnika.⁷³

5. Niektóre cechy badanych nagrań i ich transkrypcji

Między paralelnymi miejscami transkrypcji MAK, transkrypcji KBWLLP i opinii fonoskopijnej IES występują liczne zasadnicze różnice, dotyczące m.in. identyfikacji osób, słów i innych utrwalonych dźwięków. Z trzech ww. wersji na obecnym etapie badań opinię IES można zasadnie uznać – do czasu odzyskania oryginalnej taśmy i rejestratora MARS-BM z Tu-154M nr 101 – za najmiarodajniej ustalającą słowa i inne dźwięki zapisane w nagraniach będących przedmiotem badania oraz za najadekwatniej identyfikującą nagrane osoby – a to z racji wyższości zastosowanej przez IES naukowej metody badania⁷⁴ nad intuicyjną (lub hybrydową) metodą postępowania autorów transkrypcji MAK i transkrypcji KBWLLP.

Ocenę tę pośrednio potwierdza spostrzeżenie, że dwaj członkowie KBWLLP (ppłk dr inż. Sławomir Michalak i ppłk rez. pil. mgr inż. Waldemar Targalski), którzy własnoręcznie podpisali i transkrypcję MAK⁷⁵, i protokół KBWLLP⁷⁶ (do którego załącznikiem nr 8 jest transkrypcja KBWLLP), w co najmniej jednym z tych przypadków być może nie wiedzieli co czynią, a na pewno poświadczyli nieprawdę.

1) W szczególności między paralelnymi miejscami transkrypcji MAK, transkrypcji KBWLLP i opinii fonoskopijnej IES występują liczne różnice, dotyczące:

a) identyfikacji osoby (lub osób), które wypowiedziały ustalone w transkrypcjach słowa lub inne dźwięki, autorstwo których MAK i KBWLLP przypisały gen. Andrzejowi Błasikowi, zaś IES ustaliła, iż zostały one wygłoszone przez inne osoby⁷⁷:

- autorem dwu wypowiedzi przypisanych gen. Błasikowi przez KBWLLP był (jak ustalił IES) ppłk Robert Grzywna; autor trzeciej wypowiedzi przypisanej gen. Błasikowi przez KBWLLP nie został przez IES zidentyfikowany, a treść tej wypowiedzi nie została przez IES potwierdzona;
- autor wypowiedzi przypisanej gen. Błasikowi przez MAK nie został przez IES zidentyfikowany, a fakt zaistnienia tej wypowiedzi nie został przez IES potwierdzony;

72 Op. cit., str. 51-52, podpis pod Ryc. 33

73 <http://e2rdo.salon24.pl/525732,o-jakosci-dowodow-w-sledztwie-smolenskim>

74 Opinia IES, „III. Porównawcze badania identyfikacyjne” (str. 156-167); zwłaszcza: „Badania identyfikacyjne osób, których wypowiedzi zostały utrwalone w dowodowym nagraniu, przeprowadzono zgodnie z tzw. metodą językowo-pomiarową. Metoda ta uwzględnia procesy psychofizjologiczne przejawiające się w mowie, a w szczególności te, które związane są z indywidualnymi predyspozycjami i nawykami artykulacyjno-fonacyjnymi mówiącego. Obejmuje także analizę parametrów akustycznych mowy, w tym ekstrakcję częstotliwości formantowych m.in. samogłosek i grup wokoidalnych. (...) Z uwagi na znaczne ograniczenia jakościowe, a w odniesieniu do wypowiedzi niektórych mówców zidentyfikowanych w obrębie dowodowego nagrania także ograniczenia ilościowe (...) oraz szczupłość materiału porównawczego, jaki zdołano zgromadzić, w trakcie porównawczych badań identyfikacyjnych **uwzględniano wszystkie cechy umożliwiające zestawienie i porównanie wypowiedzi** z nagrania dowodowego względem wypowiedzi porównawczych. Dotyczy to zarówno analizy nawyków artykulacyjnych, jak i ekstrakcji częstotliwości formantowych.” (str. 156)

75 Transkrypcja MAK, str. 40

76 Protokół KBWLLP, str. 1 i 70 (poz. 4 i 17), por. też Raport KBWLLP, str. 328 (poz. 20 i 28)

77 Opinia IES, str. 157-159.: „...**wykluczono, aby** [poddane porównawczym badaniom identyfikacyjnym] wypowiedzi oznaczone jako D, 2P, N, T, Z i J1, J2, J3 **mogły być wypowiedziane przez gen. Andrzeja Błasika**”, dla którego zgromadzony przez IES materiał porównawczy w postaci „nagrań zawierających wystąpienia gen. Andrzeja Błasika o łącznym czasie około 15 minut 20 sekund”, z których „wyselekcjonowano około 12 minut 50 sekund wypowiedzi A. Błasika” był znacznie obszerniejszy od materiałów porównawczych zgromadzonych dla pozostałych analizowanych pasażerów i członków załogi [odpowiednio około 5 min. 40 sek., 4 min. 30 sek., 3 min. 50 sek., 3 min., 1 min. 40 sek., 1 min.].

MAK		KBWLLP		IES	
Czas	Tekst	Czas	Tekst	Czas	
10:39:07,5- 10:39:10,7	A [NN]: Mechanizacja skrzydła przeznaczona jest do (niezr). <i>{Głos w tle czytania karty – gen. Błasik.}</i>	6:39:11,0- 6:39:12,5	X [NN]: Mechanizacja skrzydeł	8:39:11,0	 skrzydła [wypowiedź mężczyzny]
10:40:22,8- 10:40:25,6	A [NN]: (250 metrów).	6:40:26,5- 8:40:28,0	DSP [gen. Andrzej Błasik]: Dwieście pięćdziesiąt metrów.	8:40:26,3	2P [ppłk Robert Grzywna]: (Dwieście pięćdziesiąt (?)) metrów. ...
10:40:41,3- 10:40:42,6	A [NN]: 100 metrów.	6:40:44,5- 8:40:45,0	DSP [gen. Andrzej Błasik]: Sto metrów.	8:40:44,5 8:40:45,0	2P [ppłk Robert Grzywna]: Sto metrów. [wypowiedź mężczyzny]
10:40:46,6- 10:40:49,2	TAWS: TERRAIN AHEAD, TERRAIN AHEAD.	6:40:49,5- 6:40:50,5 6:40:50,5- 6:40:51,0 6:40:51,0- 6:40:52,0 8:40:51,0- 8:40:51,5	TAWS: TERRAIN AHEAD. DSP [gen. Andrzej Błasik]: (Nic nie [...] ??) TAWS: TERRAIN AHEAD. DSP [gen. Andrzej Błasik]: ([...] widać ??).	8:40:49,5 8:40:51,0 8:40:51,5	TAWS: TERRAIN AHEAD. TAWS: TERRAIN AHEAD. [wypowiedź mężczyzny]

b) identyfikacji innych osób wygłaszających ustalone w transkrypcjach słowa lub inne dźwięki, np.:

- niektóre wypowiedzi zidentyfikowane przez IES jako wygłoszone przez mjr. Arkadiusza Protasiuka MAK i KBWLLP przypisały m.in. ppłk. Grzywnie i kpt. Arturowi Ziętkowi, a KBWLLP także por. Andrzejowi Michalakowi;
- niektóre wypowiedzi zidentyfikowane przez IES jako wygłoszone przez ppłk. Grzywnę MAK i KBWLLP przypisały m.in. mjr. Protasiukowi, kpt. Ziętkowi i por. Michalakowi, a KBWLLP także gen. Błasikowi;
- niektóre wypowiedzi zidentyfikowane przez IES jako wygłoszone przez kpt. Ziętkę MAK i KBWLLP przypisały m.in. ppłk. Grzywnie, a MAK także mjr. Protasiukowi i por. Michalakowi;
- niektóre wypowiedzi zidentyfikowane przez IES jako wygłoszone przez por. Michalaka MAK i KBWLLP przypisały m.in. ppłk. Grzywnie, a MAK także kpt. Ziętkowi.

Opinia IES podważa zatem podstawę dowodową tych stwierdzeń raportu MAK i raportu KBWLLP, które uzasadniano rzekomą aktywną obecnością gen. Andrzeja Błasika w kokpicie

i – w transkrypcji MAK – jego rzekomą wypowiedzią ok. 2 minuty przed końcem lotu Tu-154M nr 101⁷⁸ lub – w transkrypcji KBWLLP – jego rzekomymi trzema wypowiedziami w ostatnich 50 sekundach lotu⁷⁹. Autorstwa żadnej z tych ani żadnej innej wypowiedzi opinia IES nie przypisała gen. Błasikowi⁸⁰.

2) Między paralelnymi miejscami transkrypcji MAK, transkrypcji KBWLLP i opinii fonoskopijnej IES występują też liczne różnice, dotyczące treści wypowiadanych słów.

Nawet dla najprostszego do odsłuchania materiału nagranych na kanałach nr 1 i 2 (korespondencja radiowa), dla którego skądinąd stwierdza się wysoki – znacznie wyższy niż dla materiału utrwalonego jedynie na kanale nr 3 (zbierającym dźwięki z kokpitu) – poziom zgodności treści spisanych w poszczególnych transkrypcjach, w co najmniej jednym z momentów istotnych dla ustalenia przebiegu i przyczyn katastrofy zapisano dwa istotnie różne warianty odczytania utrwalonej wypowiedzi.

W paralelnych miejscach kierownik strefy lądowania mjr. Wiktor Ryżenko, informując załogę Tu-154M nr 101 o osiągnięciu punktu wejścia na ścieżkę zniżania miał powiedzieć:

- ... odległość **dziewięć**, wejście na ścieżkę. [IES]
- ... (odległość **dziewięć** ?), wejście na ścieżkę. [wg KBWLLP]
- ... odległość **dziewięć** ... ścieżka schodzenia. [wg FSB]
- ... odległość **dziesięć**, wejście na ścieżkę. [wg MAK]

33:06

- Мы выполняем четвертый. Польский 101.
- 101. выполняйте четвертый.

34:43

- 101-й, удаление 9 ... глиссада.

35:03

- 8 на курсе глиссаде.
- Автозакрывки выпущены. Польский...
- Полоса свободна.

... odległość dziewięć ... ścieżka schodzenia. [Opinia FSB]

10:39:08,7	10:39:10,6	Д	101-ый, удаление 10, вход в глиссаду.	101-й, отдаление 10, вход в глиссаду.
------------	------------	---	---------------------------------------	---------------------------------------

... odległość dziesięć, wejście na ścieżkę. [Transkrypcja MAK, str. 34.]

O 10:39:10 kontroler poinformował załogę o odległości 10 km i o osiągnięciu punktu wejścia na ścieżkę zniżania. Załoga nie odpowiedziała kontrolerowi (nie skwitowała informacji). W chwili przelotu punktu wejścia na ścieżkę zniżania, nie było odpowiedniego meldunku:

MIĘDZYPANSTWOWY KOMITET LOTNICZY

172

... kontroler poinformował załogę o odległości 10 km ... [Raport MAK, str. 172.]

78 Transkrypcja MAK, str. 34

79 Transkrypcja KBWLLP, str. 126 i 127

80 Opinia IES, str. 63-155, w tym zwłaszcza str. 146, 150 i 152

[radio on] WS3 – А, сто первый, удаление девять, вход в глиссаду. [w tle interferencja i sprzężenie wynikające z użycia zestawu głośnomówiącego] tłum.: A, sto pierwszy, odległość dziewięć, wejście na ścieżkę. [radio off]		IES – ZAKŁAD KRYMINALISTYKI	
--	--	-----------------------------	--

... odległość **dziewięć**, wejście na ścieżkę. [Opinia IES, str. 146.]

6:39:11.5	Kor2-	Y,	Kor2-	Y,
6:39:12.0		сто первый,		сто первый,
6:39:12.5		(удаление девять ?),		(удаление девять ?),
121 / 130				

... (odległość **dziewięć** ?), wejście na ścieżkę. [Transkrypcja KBWLLP, str. 121.]

W odległości około 14,5 km od progu DS 26 załoga wykonała czwarty zakręt. Gdy samolot znajdował się w odległości około 10 km od progu DS 26, kierownik strefy lądowania (KSL) przekazał załodze informację, że wchodzi w ścieżkę schodzenia: „Сто первый, удаление десять, вход в глиссаду” („Sto pierwszy, odległość dziesięć, wejście w ścieżkę”). Od tego momentu KSL informował załogę samolotu o położeniu² względem ścieżki schodzenia i osi DS 26.

... odległość **dziesięć**, wejście na ścieżkę. [Raport KBWLLP, str. 15.]

<i>Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego</i> <i>Samolot Tu-154M nr 101, 10 kwietnia 2010 r., rejon lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY</i> O godz. 6:39:12 KSL przekazał: „Сто первый, удаление десять, вход в глиссаду” („101, odległość 10, wejście w ścieżkę”). Według obliczeń wykonanych przez Komisję, samolot osiągnął prawidłową pozycję w celu rozpoczęcia schodzenia do lądowania¹⁵² (samolot znajdował się w odległości około 10 km od progu DS 26, na wysokości około 500 metrów nad poziomem lotniska, w osi DS).

... odległość **dziesięć**, wejście na ścieżkę ... [Raport KBWLLP, str. 258.]

Mimo że wersja „dziesięć” pojawia się jedynie w transkrypcji MAK, a poprawną wersję „**dziewięć**” zapisano nie tylko w opiniach fonoskopijnych IES i FSB (wykonanych na zlecenie prokuratur RP i RF), ale też w transkrypcji KBWLLP – jako „(dziewięć ?)” – to w Raporcie MAK [81] i w Raporcie KBWLLP⁸² przyjęto, że mjr Ryżenko mówił „dziesięć”.

Ustalenie to przyjęto:

- ignorując znaną już wówczas właściwym organom RP i FR opinię FSB,
- zawierając transkrypcji MAK i powtarzając oparte na niej stwierdzenia z raportu MAK,
- arbitralnie zmieniając niezgodne z wersją MAK ustalenia autorów transkrypcji KBWLLP,
- nie czekając na wykonanie sporządzanej w tym czasie na zlecenie polskiej prokuratury opinii fonoskopijnej IES (też, jak się potem okaże, dezawuuującej wersję MAK).

3) Między paralelnymi miejscami opinii fonoskopijnej IES oraz transkrypcji MAK i KBWLLP występują też liczne różnice, dotyczące liczby i brzmienia innych zidentyfikowanych w transkrypcjach dźwięków (w tym mających świadczyć – jedynie wg transkrypcji MAK i raportu KBWLLP – o zderzeniu samolotu z drzewami).

Opinia IES kwestionuje podstawę dowodową niektórych stwierdzeń raportu MAK i raportu KBWLLP dotyczących opisanej w nich rzekomej kolizji sprawnego jeszcze wówczas statku powietrznego Tu-154M nr 101 z przeszkodą naziemną (lub z przeszkodami naziemnymi, w tym z brzozą zwaną w mediach „pancerną”), co w obu raportach uznano za istotną okoliczność i przyczynę inicjującą nieodwracalną fazę katastrofy. O zaistnieniu tego zdarzenia lub zdarzeń wnioskowano m.in. na podstawie tych fragmentów transkrypcji, w których opisano – w wersji MAK – trwający 5,3 sek. od godz. 8:40:59,3 do godz. 8:41:04,6 czasu polskiego i kończący się 0,8 sek. przed końcem zapisu *Odgłos zderzenia z drzewami* [Шум от столкновения с лесным массивом]⁸³, a w wersji KBWLLP – rozpoczęty w paralelnym momencie zapisu, między godz. 8:41:02,0 a godz. 8:41:02,5, lecz trwający nie dłużej niż 0,5 sek. *Odgłos przypominający stuknięcie, zmiana akustyki*⁸⁴. Natomiast w opinii IES zdarzenie przebiegające paralelnie, lecz rozpoczęte o godz. 8:41:01,7 (czyli co najmniej 0,3 sek. wcześniej niż w wersji KBWLLP) i trwające do końca nagrania o godz. 8:41:07,4 (tj. 5,7 sek., więc dłużej niż w wersjach MAK i KBWLLP), opisano jako *odgłosy przemieszczających się przedmiotów*⁸⁵ i nie rozpoznano jako zderzenia z drzewem (czemu skądinąd przeczy długotrwałość tego zdarzenia), ani jako zderzenia z brzozą znaną z ww. raportów (czemu z kolei przeczy wcześniejszy o co najmniej 0,3 sek. niż w raporcie KBWLLP początek tego zdarzenia).

W przedstawionej podczas II Konferencji Smoleńskiej analizie tego fragmentu nagrania⁸⁶ wskazano też m.in. na nieuprawnione sugestie co do charakteru zdarzenia opisywanego przez KBWLLP jako gwałtowne i jednorazowe, o wyraźnie określonym czasie wystąpienia⁸⁷ zamiast – jak w analizowanym materiale i niesprzecznie z opinią fonoskopijną IES – jako sekwencja

81 „O 10:39:10 kontroler poinformował załogę o odległości 10 km i o osiągnięciu punktu wejścia na ścieżkę zniżania” (Raport MAK, str. 172). Por. tamże str. 179 i str. 200, gdzie podano, że „Załoga rozpoczęła zniżanie po ścieżce zniżania z odległości około 9 km od progu WPP [pasa startowego]” oraz str. 110, gdzie wśród „Błędów i naruszeń, popełnionych przez załogę w trakcie podejścia do lądowania” wskazano: „Opóźnione wprowadzenie samolotu do zniżania na ścieżce (z błędem około 1,5 km), co z kolei doprowadziło do błędu przelotu DPRM [nad dalszą prowadzącą radiostacją z markerem] o 120 metrów powyżej ustalonej i konieczności zwiększenia prędkości pionowej do 7-8 m/s dla wprowadzenia samolotu na ścieżkę”.

82 „O godz. 6:39:12 KSL [kierownik strefy lądowania] przekazał: (...) („101, odległość 10, wejście na ścieżkę”)” (Raport KBWLLP, str. 258). Por. tamże str. 15., gdzie podano, że „Gdy samolot znajdował się w odległości około 10 km od progu DS [drogi startowej] 26, kierownik strefy lądowania (...) przekazał załodze informację, że wchodzi w ścieżkę schodzenia: (...) („Sto pierwszy, odległość dziesięć, wejście na ścieżkę”)” oraz komentarz KBWLLP na str. 258, gdzie stwierdzono, że „Według obliczeń wykonanych przez Komisję, samolot osiągnął prawidłową pozycję w celu rozpoczęcia schodzenia do lądowania (samolot znajdował się w odległości około 10 km od progu DS 26, na wysokości około 500 metrów nad poziomem lotniska, w osi DS)”.

83 Transkrypcja MAK, str. 39

84 Transkrypcja KBWLLP, str. 128; Anna Gruszczyńska-Ziółkowska, op. cit.: „Stuknięcie albo jest albo go nie ma. Nie ma czegoś takiego jak `odgłos przypominający stuknięcie`.”

85 Opinia IES, str. 154

86 Anna Gruszczyńska-Ziółkowska, op. cit.; MAK wideo

87 „moment wystąpienia zjawisk charakterystycznych dla zderzenia z przeszkodą”, „uderzenie w brzozę”, „uderzenie w drzewo”, „odgłos uderzenia”

MAK		KBWLLP		IES	
Czas	Tekst	Czas	Tekst	Czas	
8:40:56,6- 8:40:58,2	TAWS: PULL UP, PULL UP.	8:40:59,5- 8:41:00,0	TAWS: PULL UP.	8:40:59,5	TAWS: PULL UP.
		8:41:00,5- 8:41:01,0	TAWS: PULL UP.	8:41:00,5	TAWS: PULL UP.
				8:41:00,7	[niezidentyfikowany odgłos]
8:40:57,9- 8:40:59,0	Sygnal dźwiękowy, F = 400 Hz. ABSU.	8:41:01,0- 8:41:02,0	Przerwany sygnał akust. (400 Hz)	8:41:00,8- 8:41:01,7	[przerwany sygnał o częstotliwości około 400 Hz, oznaczający wyłączenie ABSU, trwający około 0,9 sek. – do 8:41:01,7]
				8:41:01,0	[niezidentyfikowany odgłos]
				8:41:01,2	[niezidentyfikowany odgłos]
8:40:58,6- 8:41:00,2	TAWS: PULL UP,	8:41:01,5- 8:41:02,0	TAWS: PULL UP.	8:41:01,4	TAWS: PULL UP.
8:40:59,3- 8:41:04,6	Odgłos zderzenia z drzewami.	8:41:02,0- 8:41:02,5	Odgłos przypominający stuknięcie, zmiana akustyki.	8:41:01,5	[niezidentyfikowany odgłos]
				8:41:01,7- 8:41:07,4	[odgłosy przemieszczających się przedmiotów – do końca nagrania]
do 8:41:00,2	TAWS: PULL UP.	8:41:02,5- 8:41:03,0	TAWS: PULL UP.	8:41:02,4	TAWS: PULL UP.

stopniowo narastających zdarzeń akustycznych z kolejno występującymi fazami. Wskazano też na konieczność ustalenia początku zdarzeń i czasu ich trwania oraz rodzaju brzmień, gdyż moment hipotetycznego (przez KBWLLP przedstawionego jako pewne) zderzenia samolotu „lewym skrzydłem z brzozą”⁸⁸ miano wyznaczyć drogą „analizy zapisu dźwiękowego”⁸⁹, a na nagraniu nie ma:

- „uderzenia w brzozę” o godz. 8:41:02,8⁹⁰;
- „odgłosu przypominającego stuknięcie, zmiany akustyki” o godz. 8:41:02,0⁹¹;
- natomiast już wcześniej, przed momentem wskazanym przez KBWLLP, zdarzyły się zjawiska akustyczne, które warto przeanalizować, a mianowicie:
- „głuchy odgłos” o godz. 8:41:00,5;
- trzy „metaliczne” uderzenia o charakterze wybrzmiewającym od godz. 8:41:00,73;
- zaburzenia⁹², których wystąpienie poprzedza drugie z tych uderzeń, a które trwają co najmniej do trzeciego z nich;
- niezidentyfikowany odgłos [⁹³];
- szum rozpoczynający się o godz. 8:41:01,8 i przeradzający się w głośniejszy hałas i wreszcie w bardzo głośny hurgot trwający aż do końca nagrania.

88 Raport KBWLLP, str. 17.

89 Op. cit, str. 9.

90 Załącznik nr 4.10.1 do Protokołu KBWLLP, str. 20

91 Załącznik nr 8 do Protokołu KBWLLP, str. 128

92 Zanik zapisu częstotliwości ok. 1600 kHz i bardzo silne zaburzenie zapisu częstotliwości ok. 2600 kHz, występujących poza tym na całej długości analizowanego nagrania.

93 Opinia IES

4) Między transkrypcją MAK a – zasadniczo zgodnymi w tej mierze między sobą – transkrypcją KBWLLP i opinią IES poza wymienionymi występują także różnice dotyczące długości trwania całości nagrania (przedstawione w Tab. 1.) oraz odstępów czasu między zidentyfikowanymi w obu transkrypcjach paralelnymi zdarzeniami. W rozdziale „Uchyb prędkości” opinii IES podano wyjaśnienie niektórych różnic między wartościami podanymi w trzeciej kolumnie Tab. 1.

Tab. 1. Długości trwania całości nagrania

Wersja	Data	Długość	Źródło
MAK	05.2010	38 min. 16,8 sek.	10:02:48,6 – 10:41:05,4 ⁹⁴
KBWLLP(1)	05.2010	ok. 37 min. 57,0 sek.	ok. 38 min. 14,5 sek. ⁹⁵ <i>bez około 17,5 sekundy</i> ⁹⁶
FSB	06.2010	ok. 36 min. 58,6 sek.	36 min 58,620277 s ⁹⁷
Forenaks	06.2010	36 min. 24,0 sek.	36 min. 24 sek. ⁹⁸
J. Miller	01.2011	30 minut	<i>to nagranie trwa tylko 30 minut</i> ⁹⁹
KBWLLP(2)	07.2011	ok. 38 min. 14,5 sek.	6:02:53,5-54,0 – 6:41:07,5-08,0 ¹⁰⁰
ZK IES	01.2012	38 min. 13,6 sek.	8:02:53,8 – 8:41:07,4 ¹⁰¹

Biegli IES stwierdzili, że wartość średnia uchybu w poszczególnych nagraniach mieści się w przedziale od -2,3% do -5,9%, przy czym w okresach minutowych maksymalna wartość chwilowa osiąga wartość -7,0%.¹⁰²

Teza, iż uchyb prędkości może wynikać z niestabilności prędkości przesuwu taśmy rejestratora MARS-BM podczas rejestracji nagrania, została pośrednio sfalsyfikowana podczas utrwalania 28 stycznia 2011 r.¹⁰³ odgłosów referencyjnych na pokładzie bliźniaczego samolotu Tu-154M nr 102. Stwierdzono wówczas, że MARS-BM na Tu-154M nr 102 ma stabilną prędkość przesuwu taśmy – nie zmieniała się ona w obrębie nagrania, jak i w kolejnych nagraniach, a czas nagrania odpowiadał czasowi rejestracji.¹⁰⁴

Zakwestionowanie tego ustalenia i dowiedzenie, że 10 kwietnia 2010 r. MARS-BM z Tu-154M nr 101 miał niestabilną prędkość przesuwu taśmy byłoby trudne, gdyż podczas oględzin 15 czerwca 2011 r. **MARS-BM samolotu Tu-154M nr 101 był uszkodzony w sposób uniemożliwiający uruchomienie.** Nie było zatem możliwe wykonanie nagrań testowych, w tym zawierających ślad uruchomienia i zatrzymania rejestracji.¹⁰⁵

Pozostaje otwarta kwestia, czy przedstawione w opinii IES możliwe przyczyny powstania uchybu prędkości oraz inne możliwe przyczyny różnic długości trwania badanych nagrań wyjaśniają stwierdzone różnice długości trwania wybranych – w tym końcowych – fragmentów tych nagrań. Z zestawienia przedstawionego w Tab. 2. Wynika bowiem, że długości trwania końcowej części nagrania podane w opinii IES, transkrypcji KBWLLP i transkrypcji MAK są krótsze – odpowiednio – o 18,4%, 17,8% i 17,6% od podanej w opinii FSB. Te dane należałoby skonfrontować z przedstawioną w opinii

94 Transkrypcja MAK, str. 1 i 39

95 por. KBWLLP`` w Tab. 1

96 Opinia IES, str. 26

97 Opinia FSB, k. 196

98 Opinia Forenaks, s. 3

99 Sprawozdania Stenograficzne z 83. posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniach 19 i 20 stycznia 2011 r., str. 50 (wyowiedź przewodniczącego KBWLLP, ministra spraw wewnętrznych i administracji Jerzego Millera z 19 stycznia 2011 r.)

100 Transkrypcja KBWLLP, str. 1 i 128

101 Opinia IES, str. 63 i 155 (toż: Ekspertyza treści odsłuchanych na zlecenie prokuratury w obrębie dowodowego nagrania; spisanie_odsłuchanych_tresci_IES-Zaklad_Kryminalistyki.pdf)

102 Op. cit. str. 27-28

103 Op. cit., str. 59. Sprostowanie omyłek, str. 2

104 Op. cit., str. 59

105 Op. cit., str. 51

IES oceną, że w okresach minutowych maksymalna wartość chwilowa uchybów prędkości osiąga wartość -7,0%.¹⁰⁶

Tab. 2. Długość trwania końcowej części nagrania (od początku słów „8 na kursie ścieżce...” do końca zapisu)

Wersja	Data	Długość	Źródło
MAK	05.2010	1 min. 35,3 sek.	10:39:30,1 – 10:41:05,4 ¹⁰⁷
FSB	06.2010	ok. 1 min. 55,6 sek.	35:03 – 36:58,620277s ¹⁰⁸
Foreneks	06.2010	b.d.	
KBWLLP	07.2011	ok. 1 min. 35,0 sek.	6:39:33,0-33,5 – – 6:41:07,5-08,0 ¹⁰⁹
ZK IES	01.2012	1 min. 34,3 sek.	8:39:33,1 – 8:41:07,4 ¹¹⁰

Między 17 a 28 lutego 2014 r. zrealizowano w Moskwie¹¹¹ „przy udziale polskiego prokuratora oraz 3 biegłych – członków zespołu powołanego postanowieniem z dnia 3 sierpnia 2011 r. (w celu wydania kompleksowej opinii dotyczącej przyczyn, okoliczności i przebiegu katastrofy samolotu Tu 154 M nr 101)” wniosek WPO z 3 grudnia 2013 r. o udzielenie przez FR pomocy prawnej poprzez dokonanie „uzupełniających oględzin nośnika magnetycznego pochodzącego z rejestratora MARS-BM samolotu Tu 154 M nr 101 połączonych z ponownym skopiowaniem jego zapisu (wykonaniem cyfrowej kopii nagrania), przy użyciu zaproponowanej nowej metodologii oraz sprzętu”¹¹², co – jak stwierdzono w komunikacie NPW¹¹³ – może przyczynić się do „przeprowadzenia **skuteczniejszego odsłuchu zapisu dźwiękowego** z rejestratora MARS-BM”.

Włączenie do zestawienia i analizy stwierdzonych różnic między opinią fonoskopijną IES a transkrypcjami MAK i KBWLLP (uwzględniających także ich genezę oraz wzajemne zależności), również ustaleń będących wynikiem czynności prowadzonych w lutym 2014 r. w Moskwie, nagrań ze stanowiska kontroli lotów na lotnisku Smoleńsk Północny, nagrania z pokładu samolotu Jak-40 oraz z innych źródeł mogłoby pomóc określić prawdziwy przebieg i przyczyny katastrofy. Uwzględnienie w tej analizie innych transkrypcji, których istnienie¹¹⁴ lub także fragmenty są publicznie znane, byłoby potencjalnie pożytecznym zadaniem¹¹⁵.

Wartym zbadania tematem mogłyby też być niektóre transkrypcje alternatywne (tworzone m.in. przez blogerów, przeważnie amatorów, ale niekiedy posiadających pewne doświadczenia zawodowe

106 Niektóre ze stwierdzonych i wymienionych w tej części opracowania różnic między badanymi nagraniami były tematem składanych przez różne podmioty (w tym przez pełnomocników rodzin ofiar i Przewodniczącego ZP) zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstw. Pod koniec marca 2014 r. zasadność tych podejrzeń została pośrednio potwierdzona przez sąd, który uwzględnił jeden ze skierowanych do niego wniosków o przekazanie prokuraturze do ponownego rozpatrzenia oddalonego uprzednio zawiadomienia. Dokumentacja w zbiorach ZP.

107 Transkrypcja MAK, str. 35 i 39

108 Opinia FSB, k. 196 i 208

109 Transkrypcja KBWLLP, str. 123 i 128

110 Opinia IES, str. 147 i 155

111 PAP, 17 lutego 2014 r., godz. 11:04 oraz PAP, 28 lutego 2014 r., godz. 17:11

112 Anna Ambroziak: Operacja DOSŁUCH, „Nasz Dziennik” z 27 lutego 2014 r.: „...płk Karol Kopczyk odpowiada, że **na konieczność wykonania kolejnej kopii wskazał** biegły. A konkretnie – jak ustalił „Nasz Dziennik” – **Andrzej Artymowicz, biegły z zakresu przetwarzania dźwięku z zapisu analogowego na cyfrowy, brat Pawła Artymowicza, znanego opo-**
enta parlamentarnego zespołu smoleńskiego. To on zasugerował zastosowanie określonego typu konwertera [analogowo-cyfrowego, studyjnego interfejsu firmy Roland]. – Biegli poszukiwali możliwości wykonania lepszej kopii. Ustalili, że takie możliwości są, i chcieli je wykorzystać – podkreśla Kopczyk.”; <http://www.naszdziennik.pl/polska-kraj/69475,operacja-dosluch.html>

113 Komunikat Naczelnego Prokuratury Wojskowej z 17 lutego 2014 r.; http://www.npw.gov.pl/491-PrezentacjaNewsa-52973-p_1.htm

114 M.in. opinia FSB, opinia Foreneks, kolejne, modyfikowane po 2 maja 2010 r. transkrypcje MAK (znane m.in. z Raportu MAK) oraz różne transkrypcje materiałów pozostających w dyspozycji strony polskiej, w tym sporządzona przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Komendy Głównej Policji (która była podstawą wyjściową transkrypcji KBWLLP), a w przyszłości także ewentualny efekt „skuteczniejszego odsłuchu” materiału sporządzonego w lutym 2014 r. w Moskwie.

115 Do czasu uzyskania możliwości badania w Polsce oryginału nagrania i rejestratora MARS-BM z pokładu Tu-154M nr 101 kwestia właściwości i afiliacji badanych kopii i ich znanych transkrypcji jest zagadnieniem po części jedynie akademickim.

w pokrewnych branżach¹¹⁶), prezentowane przez nich analizy i ich zależności. Zgodnie z deklaracjami autorów transkrypcje te sporządzali oni na podstawie dostępnych w mediach kopii nagrań, wskazane byłoby jednak dokonanie ewaluacji tych deklaracji, gdyż brak potwierdzeń, iż są one zgodne z prawdą, a w co najmniej jednym przypadku zachodzi wątpliwość, co jest faktycznym źródłem

Miedwiediew o śledztwie ws. katastrofy: Nie dopuszczam różnych ustaleń

Poniedziałek, 6 grudnia 2010 (15:32)

Nie dopuszczam możliwości, by w sprawie katastrofy smoleńskiej śledczy polscy i rosyjscy doszli do różnych ustaleń - oświadczył Dmitrij Miedwiediew po spotkaniu z Bronisławem Komorowskim. Odpowiedzialni politycy, przywódcy struktur śledczych powinni wyjść z obiektywnych danych. We wszelkich sprawach karnych należy przeprowadzić pełne śledztwo w oparciu o drobiazgową analizę dostępnych faktów. Tak sprawy mają się i w Polsce, i w Rosji - podkreślił.



Dmitrij Miedwiediew (PAP)

Prezydent Rosji w Warszawie 6 grudnia 2010 r., parę tygodni przed ogłoszeniem raportu MAK

116 M.in. John Kowalski (nick blogera na salonie24.pl; wpis „Czego nie odczytali polscy specjaliści od fonoskopii” z 28 września 2011 r.), you-know-who (nick Pawła Artymowicza na salonie24.pl; wpis „35. Przemieszczające się przedmioty instytutu Sehna wyjaśnione!” z 7 marca 2013 r.): „...na *odsłuchu* CVR opierał się werdykt IES w wielu sprawach, nie tylko „przesuwających się przedmiotów”, ale też właściwego odczytu fraz wypowiedzianych przez załogę i odwiedzających kokpit. Były i inne instytucje odsłuchujące CVR – ABW i CLK na przykład; MAK też dokonał odsłuchu korzystając z polskiej pomocy w sprawie zrozumienia tekstów. MAK słyszał odgłosy uderzeń w drzewa! Kto pierwszy usłyszał coś innego? Bez możliwości powołania się na niejawne do dzisiaj dokumenty nie można odpowiedzieć na to pytanie. Wiemy na pewno, że nie dosłyszano zderzeń z drzewami w IES. Nie wiemy jakimi metodami odsłuchowano tam CVR. Nie wiemy dokładnie jak odszumiono zapis. Te części ekspertyzy IES nie są upublicznione. Mamy opublikowany transkrypt (IES) i mamy nagranie ścieżki dźwiękowej (komisji MAK). I te dwie rzeczy już nie bardzo ze sobą się zgadzają. A potem pojawiają się potwory zrodzone w IES.”), soundamator (nick blogera na salonie24.pl; wpis „Stenogramy ... czyli co pominął IES” z 13 października 2013 r.: „...niedzielnny poranek tydzień temu akurat miałem wolny. Kilkanaście godzin przymusowego leżenia w ciszy i spokoju. Pomyśl z eliminacją szumów w nagraniu CVR chodził mi dawno po głowie, ale przypomniałem sobie o nim przypadkowo trafiając na starą notkę Johna Kowalskiego. John pisał w niej o stenogramach IES, które są niezgodne z jego osobistym odsłuchem. Szperając dalej trafiłem na stronę Jana Osieckiego i znane nam wszystkim paragrafy. Zabrałem się do pracy.”) oraz A. W. (inicjał, dane personalne i materiał przekazany przez autora w zbiorach ZP)

analizowanego materiału (bratem autora transkrypcji i analizy, Pawła Artymowicza, jest Andrzej Artymowicz¹¹⁷, powołany przez WPO w Warszawie jako biegły w tej właśnie dziedzinie do śledztwa o sygn. Po.Śl.54/10).

6. Uwagi końcowe

Po zakończeniu prac przez MAK i KBWLLP – których ustalenia w dużym stopniu wyszły naprzeciw dyrektywie Prezydenta FR Dmitrija Miedwiediewa: **Nie dopuszczam możliwości, by w sprawie katastrofy smoleńskiej śledczy polscy i rosyjscy doszli do różnych ustaleń. Odpowiedzialni politycy, przywódcy struktur śledczych powinni wyjść z obiektywnych danych.** *We wszelkich sprawach karnych należy przeprowadzić pełne śledztwo w oparciu o drobiazgową analizę dostępnych faktów. Tak sprawy mają się i w Polsce, i w Rosji*¹¹⁸ – obie komisje zostały rozwiązane.

Już po ogłoszeniu raportu KBWLLP i protokołu KBWLLP ujawniano jednak kolejne *nowe okoliczności lub dowody istotne dla sprawy*¹¹⁹ (m.in. cytowaną tu opinię IES, w której odczytano treści zapisów CVR istotnie różne od podanych w transkrypcji i raporcie MAK oraz w raporcie KBWLLP i transkrypcji stanowiącej załącznik nr 8 do protokołu KBWLLP), co stanowi wystarczającą przesłankę do wznowienia badania wypadku.¹²⁰

117 Niektóre informacje na temat kwalifikacji oraz przedsięwzięć braci Artymowiczów oraz promowanych przez nich firm we wpisie blogera geoal (nick na salonie24.pl): „Arti „who is this guy”?!” z 29 stycznia 2014 r.”

118 Wypowiedź w Pałacu Prezydenckim w Warszawie; PAP, 6 grudnia 2010 r., godz. 18:38

119 §28 Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz.U. 2012 nr 0 poz. 724)

120 W opracowaniu wykorzystano rozdziały 2-5 referatu Marcina Gugulskiego „Rejestrator MARS-BM a postępowania wyjaśniające przyczyny katastrofy Tu-154M nr 101” przedstawionego podczas II Konferencji Smoleńskiej w dniu 22 października 2013 r. w Warszawie.

13

KRYTYKA POSTĘPOWAŃ I BRAKU BEZSTRONNOŚCI MAK PRZEZ POSŁÓW PARTII RZĄDZĄCEJ W DUMIE PAŃSTWOWEJ FR

Marcin Gugulski¹

Zimą 2013/2014 roku dwaj prominentni członkowie Dumy Państwowej Federacji Rosyjskiej (posłowie partii rządzącej Jedyna Rosja) publicznie przedstawili wątpliwości dotyczące rzetelności prowadzonych na terenie byłego ZSRS przez Międzypaństwową Komisję Lotniczą (MAK) pod przewodnictwem Tatiany Anodiny postępowań wyjaśniających przebieg i przyczyny katastrof lotniczych. Kilkunastu innych posłów Jedynej Rosji zaangażowało się w inicjowane przez jednego z nich działania dotyczące bezpieczeństwa lotów.

¹ Marcin Gugulski, członek Komisji Weryfikacyjnej ds. WSI, w latach 2006-2010 pracownik cywilny SKW.

A)

17 listopada 2013 roku na lotnisku w Kazaniu (stolicy Republiki Tatarstan wchodzącej w skład FR) rozbił się wracający z Moskwy samolot Tatarstan Airlines Boeing 737-500 VQ-BBN². Zginęli wszyscy obecni na pokładzie: 6-osobowa załoga i 44 pasażerów, w tym szef zarządu FSB w Tatarstanie **gen. lejt. [gen. bryg.] Aleksandr Walentynowicz Antonow** i **Irek Minnichanow**, syn prezydenta Tatarstanu Rustama Minnichanowa³. Tego samego dnia badanie przebiegu i przyczyn katastrofy rozpoczęła MAK⁴. Nietypowa trajektoria ostatnich sekund lotu i brak dowodów wskazujących na aktywne działania załogi w tej fazie lotu skłaniały do wysuwania przypuszczeń o awarii systemów samolotu lub o działaniu osób trzecich, a skrytykowanie tych sugestii przez MAK jako objawów „propagandy i populizmu” dało asumpt wysuwaniom w mediach przypuszczeniom, że MAK zamierza całą winę za katastrofę przypisać – jak zwykle – wyłącznie pilotom.



gen. lejt. Aleksandr Antonow
(1.01.1957 – 17.11.2013)



Irek Minnichanow
(4.03.1989 – 17.11.2013)

B)

20 listopada 2013 r. pięcioro, a wkrótce potem łącznie **czternaścioro posłów do Dumy Państwowej z frakcji rządzącej Jedyna Rosja**⁵ podpisało projekt No 389601-6 nowelizacji art. 36. Kodeksu powietrznego FR, dotyczący ograniczenia dopuszczalnego czasu eksploatacji samolotów do 20 lat od daty produkcji⁶. Jednym z pięciorga inicjatorów projektu był dr Aleksandr Sidiakin⁷, o którego następnych inicjatywach więcej niżej w punktach D-E.

2 <http://www.16.mchs.gov.ru/news/detail.php?news=42585> (dostęp do tej i pozostałych stron internetowych wymienionych w przypisach: 26.03.2014)

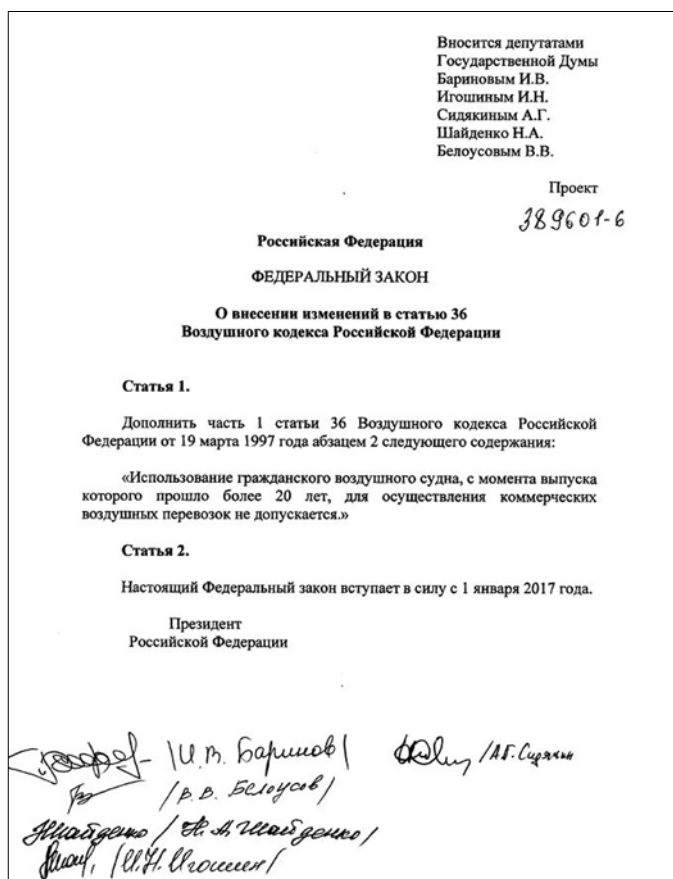
3 Obaj zostali wyróżnieni z grona innych ofiar wymienieniem ich jako ofiary nr 1 i nr 2 w alfabetycznym wykazie na: <http://ria.ru/society/20131117/977506848.html>. Wykaz w kolejności czysto alfabetycznej podano m.in. na: <http://tatarstan.aero/company/news/502/>

4 http://www.mak.ru/russian/investigations/2013/boeing-737-500_vq-bbn.html

5 Marat M. Barijew, Ajrat N. Chajrullin i Aleksandr G. Sidiakin z Tatarstanu, Mamed M. Abasow i Mahomet T. Gadżijew z Dagestanu oraz Igor W. Barinow (obw. swierdłowski), Wadim W. Biełousow (obw. czelabiński), Paweł M. Fiedjajew (obw. kemerowski), Igor N. Igoszin (obw. włodzimierski), Walerij W. Iwanow (obw. iwanowski), Maria A. Kożewnikowa (Moskwa), Siergiej W. Kriwonosow (Kraj Krasnodarski), Nadieżda A. Szajdienko (obw. tulski) i Wiktor P. Wodołackij (obw. rostowski).

6 17 i 19 grudnia 2013 r. Rada Dumy (tj. jej Konwent Seniorów) wezwała inicjatorów do dokonania niezbędnych uzupełnień projektu i wstępnie skierowała ich projekt do Komisji Transportu w celu rozpatrzenia, 20 marca 2014 r. inicjatorzy wnieśli kolejne wymagane uzupełnienia do projektu, a wcześniej projekt został 16 stycznia 2014 r. pozytywnie zaopiniowany przez Parlament Republiki Kabardyjsko-Bałkarskiej, a 19 grudnia 2013 r. negatywnie przez Zgromadzenie Ustawodawcze Obwodu Uljanowskiego. Projekt i przebieg procesu legislacyjnego na: <http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/%28SpravkaNews%29?OpenAgent&RN=389601-6&02>

7 Motywy inicjatorów przedstawiał m.in. 23 listopada 2013 r. w wywiadzie prasowym: <http://www.business-gazeta.ru/article/92210/>



Projekt nowelizacji Kodeksu powietrznego FR

zastępca stałego członka Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy¹³ i zastępca przewodniczącego komisji Dumy Państwowej ds. Gospodarki Mieszkaniowej i Komunalnej) **dr Aleksandr Giennadijewicz Sidiakin**¹⁴ z Republiki Tatarstanu skierował do ministra transportu FR Maksima Sokołowa zapytanie z wątpliwościami podobnymi do przedstawionych przez gen. Waliejewa i z prośbami o zbadanie bezstronności MAK i o skontrolowanie prowadzonych przez MAK postępowań wyjaśniających przyczyny katastrof lotniczych¹⁵. W ocenie Sidiakina „w ostatnich latach nie było ani

C)

25 grudnia 2013 r. były zastępca prokuratora generalnego FR⁸ **gen. płk [gen. broni] prok. w st. spocz. Ernst Abdułowicz Waliejew**⁹ (od 2011 r. poseł frakcji rządzącej Jedyna Rosja z obwodu tiumeńskiego i zastępca przewodniczącego komisji Dumy Państwowej ds. Bezpieczeństwa i Przeciwdziałania Korupcji¹⁰) skierował do prokuratora generalnego FR Jurija Czajki zapytanie¹¹ z prośbą o skontrolowanie bezstronności MAK. W zapytaniu mowa m.in. o powiązaniach rodzinno-finansowych MAK¹² ze spółką i liniami lotniczymi OAO „Transaero” oraz o wynikającym z tych powiązań braku bezstronności MAK, co ma wpływ na bezpieczeństwo lotów.

D)

W tym samym czasie inny poseł frakcji Jedyna Rosja (jeden z inicjatorów projektu nowelizacji Kodeksu powietrznego FR, o którym mowa wyżej,

- 8 <http://genproc.gov.ru/search/?search=%D0%AD%D1%80%D0%BD%D0%B5%D1%81%D1%82+%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%B5%D0%B2>
- 9 Ur. 07.04.1950 r. w Tatarskiej Autonomicznej SSR, 1974-2007 prokurator w obwodzie tiumeńskim (1993-2007 prokurator obwodu tiumeńskiego), od lutego 2007 r. do przejścia w stan spoczynku 24 listopada 2010 r. zastępca prokuratora generalnego FR, od grudnia 2010 r. do stycznia(?) 2012 r. zastępca gubernatora obwodu tiumeńskiego. CV na: http://lobbying.ru/content/persons/id_5433.html; niektóre dane także na: https://web.archive.org/web/20110211065956/http://admtymen.ru/ogv_ru/gov/scheme.htm oraz na: <http://www.duma.gov.ru/structure/deputies/131459/>
- 10 <http://www.duma.gov.ru/structure/committees/132601/>
- 11 <http://www.pravda.ru/test/news/society/25-12-2013/1186745-transaero-0/>
- 12 Przewodniczący rady dyrektorów OAO „Transaero” **Aleksandr Plieszakow** (syn przewodniczącej MAK **Tatiany Anodiny**) i dyrektor generalny tej spółki lotniczej **Olga Plieszakowa** (synowa Anodiny) są głównymi udziałowcami OAO „Transaero”, zaś sama **Tatiana Anodina** kontroluje 3 proc. akcji tej spółki. <http://www.pravda.ru/news/society/25-12-2013/1186745-transaero-0/>
- 13 <http://www.assembly.coe.int/nw/xml/AssemblyList/MP-Details-EN.asp?MemberID=6899> oraz http://assembly.coe.int/ASP/AssemblyList/Annuaire_06W_Delegations.asp?CountryID=35
- 14 Ur. 17.11.1977 r., prawnik (doradca spółek akcyjnych i znawca praw wyborczych, 2001-2002 konsultant Dumy Państwowej), działacz polityczny (do 2009 r. m.in. Rosyjskiej Partii Emerytów i Sprawiedliwej Rosji w Baszkirii, 2009-2011 sekretarz Federacji Niezależnych Związków Zawodowych Rosji, od 2011 poseł Jednej Rosji z Tatarstanu i członek szerokiego gabinetu D. Miedwediewa). CV na: http://sidyak.in/?page_id=2; niektóre dane także na: <http://www.duma.gov.ru/structure/deputies/131182/>
- 15 В Госдуме сомневаются в необходимости МАКа. Елена Малай, Дмитрий Рункевич, 9 января 2014, 00:01; <http://izvestia.ru/news/562951>



gen. Ernst A. Waliejew, poseł do Dumy, były z-ca prok. gen. FR



dr Aleksandr G. Sidiakin, poseł do Dumy z Tatarstanu

jednej poważnej katastrofy lotniczej w UE i USA, a (w Rosji) takie katastrofy lotnicze zdarzają się co roku, a przy tym MAK winnymi ogłasza tylko pilotów”¹⁶.

E)

9 stycznia 2014 r. dziennik „Izwestija” (a w ślad za nim media polskie¹⁷ oraz nierządowe media rosyjskie¹⁸) podał informację o liście Sidiakina¹⁹ na ten sam temat skierowanym do Ministerstwa Transportu²⁰. W prasowych omówieniach listu²¹ zwracano uwagę m.in. na fakt, iż „**MAK łączy wydawanie certyfikatów zdadności do lotu i eksploatacji samolotów i ich części składowych z badaniem przyczyn katastrof, więc w Dumie Państwowej obawiają się, że wpływa to na wyniki postępowań badawczych (MAK) w części ustaleń dotyczących sprawności** [serwisowania, remontowania] samolotu, który uległ katastrofie²². W „Izwestijach” zauważono, że **przewodnicząca MAK Tatiana Anodina „niejednokrotnie komentowała katastrofy lotnicze, posługując się hipotezami**

16 ...за последнее время не было ни одной крупной авиакатастрофы ни в Евросоюзе, ни в США, а у нас в стране такие авиакатастрофы происходят каждый год, и при этом виновными МАК объявляет только пилотов...

17 PAP, 9 stycznia 2014 r., godz. 15:16 (Deputowany z partii Putina podaje w wątpliwość bezstronność MAK. Z Moskwy Jerzy Malczyk). <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Deputowany-z-partii-Putina-Aleksandr-Sidiakin-podaje-w-watpliwosc-bezstronnosc-MAK,wid,16314318,wiadomosc.html> Inne polskie wzmianki o liście Sidiakina jedynie powtarzały depeszę PAP lub ją skracali.

18 W FR informacji o liście i o publikacji „Izwestij” nie podały RIA Novosti i inne główne media rządowe. Podawały ją media z Tatarstanu (np. <http://www.tatar-inform.ru/news/kazan/2014/01/09/389711/> oraz <http://e-kazan.ru/news/show/12184.htm>) i branżowe portale lotnicze (np. <http://www.aviaport.ru/digest/2014/01/09/271684.html>), które zresztą niekiedy skracali wyjściową notę „Izwestij”, usuwając z niej końcowe akapity (w tym ten o polskim Tu-154M i o Lechu Kaczyńskim), a jedynie z rzadka dodając własne informacje kontekstowe (np. wiążące list Sidiakina z inicjatywą Waliejewa; <http://regions.ru/news/2493276/>)

19 Nie podano, czy list (o którym poinformowano 9 stycznia 2014 r.) jest tożsamy ze skierowanym do tego samego adresata zapytaniem tego samego posła na ten sam temat, o którym jeden z portali lotniczych informował 27 grudnia 2013 r., czyli 13 dni wcześniej.

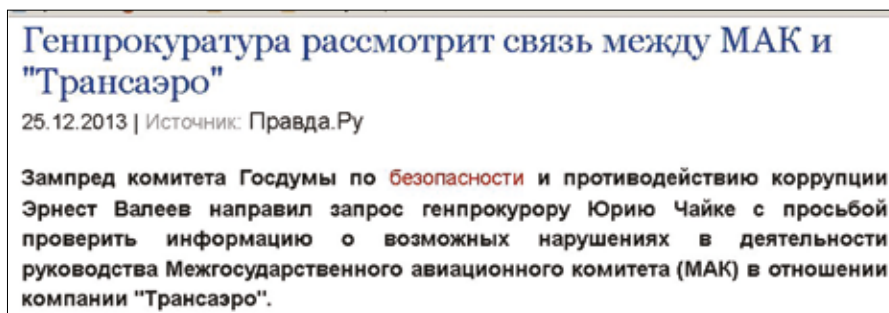
20 Na stronie internetowej Ministerstwa Transportu FR brak wzmianek na temat listu Sidiakina. Służby prasowe ministra odniosły się do jego inicjatywy jedynie w cytowanej w artykule „Izwestij” z 9 stycznia 2014 r. wypowiedzi anonimowego przedstawiciela służb prasowych ministra: „Если некоторые послы идут с чего-то недовольны или не понимают, в какой способ права и ответственность МАК связаны с деятельностью Минтранса, то пусть подготовят нам запрос, и мы им ответим. Пока таких запросов к нам не поступало.”

21 Oryginał listu Sidiakina prawdopodobnie nie został opublikowany, a jego omówienia w mediach oraz na stronie internetowej Sidiakina [<http://sidiak.in/>] oraz na jego blogu [<http://sidiak.in/?cat=5>] i koncie na twitterze [https://twitter.com/A_Sidiakin] nie wykraczały poza informację „Izwestij”.

22 MAK совмещает выдачу сертификатов летной годности на самолеты и компоненты к ним и расследование авиакатастроф, в парламенте опасаются, что это влияет на выводы расследований в части установления исправности разбившегося самолета. Uwaga: rzeczownik „исправность” użyty w zwrocie „установления исправности разбившегося самолета” ma dwa rodzaje znaczeń – główne („serwisowanie”) i poboczne („sprawność”); brak danych umożliwiających ustalenie, które z nich miał na myśli autor listu.

i domysłami”, na przykład bezpodstawnie – jak następnie ustalono – dezinformowała o domniemanej „obecności postronnych osób w kabinie (załogi)” rozbitego 10 kwietnia 2010 r. samolotu, lecącego do Smoleńska z Prezydentem RP Lechem Kaczyńskim.²³

Informacje o dalszych skutkach przedstawionych tu inicjatyw posłów do Dumy nie są publicznie znane.



Prokuratura generalna zbada związki MAK z „Transaero” („Prawda” z 25 XII 2013 r.)



W Dumie wątpią w konieczność [istnienia] MAK („Izvestija” z 9 I 2014 r.)

²³ Его [МАК] бессменным председателем является Татьяна Анодина, чьи сын и невестка — основные акционеры «Трансаэро», а также председателем совета директоров и генеральным директором авиакомпании. Сама Анодина владеет 3% акций компании. Она не раз комментировала расследования МАКом авиакатастроф в формате гипотез и предположений. Например, сообщила о возможных посторонних лицах в кабине разбившегося самолета президента Польши Качиньского; <http://izvestia.ru/news/562951>