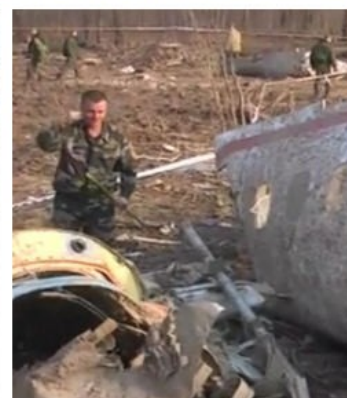
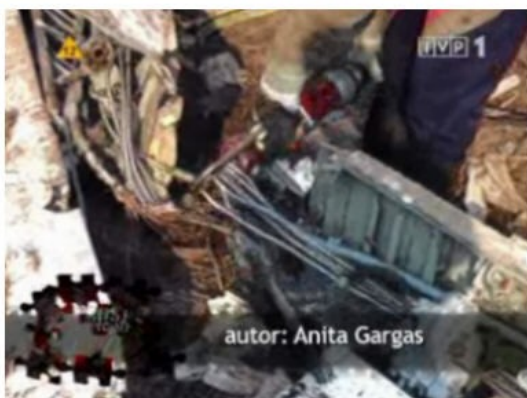


# SMOLEŃSK: MEDIALNA DŻUNGLA LUSTER



„ Przyjdą wybory prezydenckie albo prezydent będzie gdzieś leciał i to się wszystko zmieni ”

Bronisław Komorowski, wywiad dla RMF, 29.04.2009

<http://www.youtube.com/watch?v=w9SwkurfAY8>

## Spis treści

WOJNA I POKÓJ.....	4
SYTUACJA W SŁUŻBACH ROSYJSKICH. MOŻLIWOŚCI PRZEPROWADZENIA ZAMACHU.....	13
36.SPLT.....	15
7 KWIETNIA.....	18
PRZYGOTOWANIE LOTU, PROCEDURY OCHRONY.....	19
PREZYDENT MIAŁ JECHAĆ POCIĄGIEM.....	31
PROGNOZA POGODY PRZED WYLOTEM.....	32
KŁÓTNIA NA MIGI.....	33
ZATAJONY WYCIEK CZY KONTROLOWANY PRZECIEK ?.....	39
GODZINA ODLOTU.....	40
POCZĄTEK KAMPANII DEZINFORMACJI.....	41
OSOBY PUBLICZNE, ŚWIADKOWIE, PILOCI I EKSPERCI O PRZYCZYNACH KATASTROFY I ZAŁODZE.....	41
ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA ROSYJSKIEGO.....	52
PRZYSIĘGAM STRZEC HONORU ŻOŁNIERZA POLSKIEGO ?.....	54
EKSPERCI Z WSI.....	57
„KTO OBRONI HONOR GENERAŁA BŁASIKA?„.....	59
CHARAKTER LOTU.....	67
MINIMA, WYPOSAŻENIE I OŚWIETLENIE LOTNISKA, OBOWIĄZUJĄCE PROCEDURY .....	70
PROBLEMY Z KARTAMI LOTNISKA I NDB.....	78
TYP RADIOLOKATORA PAR. JAKOŚĆ KONTROLI PODEJŚCIA.....	82
STATUS KONTROLERA LOTU (ROZKAZY CZY REKOMENDACJE), BRAK ZGODY / ZAKAZU LĄDOWANIA.....	93
POGODA.....	97
W OKOLICACH WYSOKOŚCI DECYZJI.....	103
CHARAKTERYSTYKI LOTNE SAMOLOTU NIE SĄ Z GUMY, CZYLI MAK SAM SOBIE ZAPRZECZA.....	109
UCHOD. PROCEDURA ODEJŚCIA NA DRUGI KRĄG.....	113
OBOWIĄZUJĄCE ZAŁOGĘ PROCEDURY. CZY SĄ DOWODY ICH ZŁAMANIA ?.....	115
CZY ZAŁOGA POSŁUGIWAŁA SIĘ RADIOWYSOKOŚCIOMIERZEM?.....	124
KOKPIT.....	130
STAN TECHNICZNY, SILNIKI Tu-154M „101” PRZED KATASTROFĄ.....	136
OSTATNIA ROZMOWA.....	138
GODZINA KATASTROFY.....	139
ŚWIADKOWIE ZE SMOLEŃSKA I „FAKTY PRASOWE” O PRZEBIEGU KATASTROFY.....	141
UDERZONE W BRZOŻĘ I BECZKA AUTOROTACYJNA.....	153
WYWIADY SŁAWOMIRA WIŚNIEWSKIEGO - ŻARTY Z MAKAROWEM PRZYSTAWIONYM DO GŁOWY.....	155
FILM KOLI : TACY MECHANICY NIE BIORĄ SIĘ Z LASU.....	156
WRAK.....	165
FRAGMENTY CIAŁ NA MIEJSCU KATASTROFY.....	170
SPECNAZ NA MIEJSCU KATASTROFY.....	172
TELEFONY 10.04.2010, USUNIĘTE POŁĄCZENIA.....	173
10.04.2010 W POLSCE.....	175

PODSTAWY PRAWNE DOCHODZENIA.....	178
MAK- SĘDZIA WE WŁASNEJ SPRAWIE.....	181
WSPÓŁPRACA Z ROSJĄ.....	183
SKANDAL OCIERAJĄCY SIĘ O ZDRADĘ ?.....	190
UNIEWAŻNIĆ ZEZNANIA KONTROLERÓW !.....	193
DZIURAWY ZAPISY Z CVR .....	196
QAR: REJESTRATOR BARDZO WOLNEGO DOSTĘPU.....	206
CO BADALI AMERYKANIE ?.....	210
ZABEZPIECZENIE ŚLADÓW, ŚLEDZTWO.....	211
KOMPETENCJE PUŁKOWNIKA KLICHA.....	219
EDMUND KLICH PISZE KSIĄŻKĘ W CZASIE WSPÓŁPRACY Z MAK .....	221
JAKOŚĆ POLSKIEGO WSPARCIA DLA AKREDYTOWANEGO PRZY MAK.....	221
„KŁÓTNIE W RODZINIE”: JERZY MILLER vs. EDMUND KLICH.....	223
WALKA BULDOGÓW POD DYWANEM: CO ZROBIĆ Z OSTATECZNYM RAPORTEM MAK ?.....	224
RAPORT KOMISJI MILLERA.....	236
INNE LOTY ZAREJESTROWANE 10.04.2010.....	240
DWA POSTĘPOWANIA W JEDNEJ SPRAWIE: ZAŁOGA JAKA-40 NA CELOWNIKU. ROZSZERZENIE KŁAMSTWA NACISKOWEGO.....	243
DEZINFORMACJE GAZETY WYBORCZEJ I ONETU: POWRÓT DO INCYDENTU GRUZIŃSKIEGO .....	245
DONIESIENIA MEDIALNE, RAPORTY I TRANSKRYPCJE MAK.....	246
MANIPULACJA „KOMSOMOLSKIEJ PRAWDY”.....	250
WZMOCNIENIE DEZINFORMACJI MAK: TOWARZYSZ SZYMPANS.....	251
REZONATORY TEŻ MAK W POLSKIM INTERNECIE.....	253
DEZINFORMACJE RADY ETYKI MEDIÓW.....	255
JÓZEF SASIN I JACEK SASIN.....	256
ZABÓJSTWO DR INŻ. EUGENIUSZA WRÓBLA.....	260
HIPOTEZY ZAMACHU.....	262
HIPOTEZY AWARII.....	266
HIPOTEZA „DZIURY POWIETRZNEJ”.....	270
INNE.....	270
ANEKS 1: WZORCOWA KAMPANIA DEZINFORMACJI ROSYJSKIEJ: KAL007.....	281
ANEKS 2: NACISKI W SPRAWIE LĄDOWANIA W TBILISI ?.....	283

W niniejszym opracowaniu zestawiono materiały z mediów związane z Katastrofą Smoleńską. Jego celem jest ukazanie informacji i dezinformacji od pierwszych godzin towarzyszących temu wydarzeniu oraz skonfrontowanie ze sobą różnych, ogólnie dostępnych, sprzecznych źródeł w zakresie uzasadnionym wyjaśnieniem i analizą krytyczną.

Do kwerendy źródeł wymienionych w tekście korzystałem ze źródeł wymienionych w nagłówkach oraz m.in. z linków, materiałów i blogów blogerów S24: 35stan, AlanPolish - Prawda jest najważniejsza, Almanzor, Bielszym, czepiec, Demonica, Gasipies, Free Your Mind, Gini, głos wołającego na pustyni, GW1990, Homsick, Internaut, intheclouds, Janosik, KaNo, kdview, manek, Marie, Marian-Prawdziwy, Marquita, Marysieńka, ndb2010, niiskuneiti1, Piotryd, Pluszaczek, pmaddwd, rekontra, rexturbo, Rolex, RomanK, Stary Wiarus, Wiesława oraz wielu innych.

Marek Dąbrowski, 24.03.2011

## WOJNA I POKÓJ

Nie ma byłych czekistów. Są tylko czekięści.

**Władimir Putin**

„*Teczki, teczki, teczki*”, Henryk **Piecuch**, Burchardt Edition 2005, ss. 69-72, 167

Największe zagrożenie Polski przez obce (głównie rosyjskie i białoruskie) służby specjalne to nie bezpośrednio prowadzenie działalności wywiadowczej, lecz **możliwości inspiracyjno-dezinformujące prowadzone za pomocą agentury przygotowanej przez KGB/GRU głównie w latach 1980-1990.**

Należy przy tym pamiętać, że agentura KGB i GRU z tego okresu była rekrutowana z całkowitym pominięciem peerelowskich służb specjalnych. W mocno przetrzebionych archiwach nie został na ten temat żaden ślad, bo go w nich nigdy nie było. (...)

W latach 1981-1989 KGB miało w Polsce rezydentury w każdym wojewódzkim mieście, co daje 49 jednostek plus centrala. Każda jednostka dysponowała minimum 10 rezydentami, którymi kierował kadrowy pracownik wywiadu. Każdy rezydent miał „na kontakcie” około 10 agentów.

W sumie daje to około 50 kadrowych pracowników KGB (obecnie jednej ze służb rosyjskich), 500 rezydentów (którymi mogą być np. repatrianci, przedstawiciele różnych instytucji rosyjskich działających w Polsce, doświadczeni, sprawdzeni w działaniu agenci rekrutujący się chociażby z byłych studentów uczelni ZSRR, pracowników zatrudnionych na budowach b. Związku Radzieckiego itp.) i 5000 agentów.

Oczywiście bez służb wojskowych, które mają znacznie trudniejsze zadania i o wiele mniejsze możliwości. Zapewne stan posiadania agentury w RP nie przekracza 15-20 kadrowych oficerów wywiadu.

Dzięki życzliwości generałów Jaruzelskiego i Kiszczaka, zarówno sowieckie, jak i ernerdowskie służby specjalne do lat 90. nie były niepokojone przez kontrwywiady obu peerelowskich służb specjalnych. Pozwoliło im to na na zbudowanie solidnej i dobrze zakonspirowanej agentury. **Jest z nią kłopot do dziś.**

*Henryk **Piecuch**, plk WOP i SG w stanie spoczynku, pisarz, znawca komunistycznych służb specjalnych, autor kilkunastu książek poświęconych historii służb PRL i ZSSR*

***Ilu szpiegów jest w Polsce? Najmocniej trzyma się wywiad rosyjski, Polska The Times, 21.03.2011, Autor: Anita Czupryn***

[http://www.polskatimes.pl/stronaglowna/382471,ilu-szpiegow-jest-w-polsce-najmocniej-trzyma-sie-wywiad,id,t.html#material\\_3](http://www.polskatimes.pl/stronaglowna/382471,ilu-szpiegow-jest-w-polsce-najmocniej-trzyma-sie-wywiad,id,t.html#material_3)

Niedawny raport ABW za 2010 r., jaki przedstawił jej szef Krzysztof Bondaryk, mówiąc o 300 znanych naszym służbom szpiegach funkcjonujących w Polsce, to dopiero wierzchołek góry lodowej. Specjaliści od służb

specjalnych podejrzewają, że Polskę oplata sieć agentów, tzw. nielegalów, i może być ich dużo więcej. Najmocniej w Polsce trzyma się, i to od lat, wywiad rosyjski. Jego agenci wywodzący się z KGB i GRU ulokowani mają być we wszystkich najważniejszych urzędach.

Najwięcej z nich w Warszawie: w ministerstwach, w Sejmie, a nawet Kancelarii Prezydenta i kancelarii premiera. Rosyjskie służby jako jedne z niewielu na świecie prowadzą wywiad globalny.

*Стенограма от разговорите между делегациите, водени от Георги Първанов и Владимир Путин, състояли се на 18 януари 2008 г.*

<http://www.president.bg/news.php?id=4088&st=0>

**ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ПУТИН:**

Това е истинска война. Знаете каква обструкция ни организираха нашите полски братя. Само заради това защото отказахме втората тръба да мине по тяхна територия, те вече имат един тръбопровод, те искат да имат втори, и когато поради диверсификацията решихме втората тръба да мине по дъното на Балтийско море, те ни организираха световен скандал. Стигна се до разрушаване на двустранните отношения.

*Stenogram z rozmowy pomiędzy delegacjami na czele których stali prezydenci **Georgij Pjrwanow i Władimir Putin**, 12.01.2008 (w sprawie Nord Stream)*

<http://www.president.bg/news.php?id=4088&st=0>

*Władimir Władimirowicz Putin: To jest prawdziwa wojna. Wicie, jaką obstrukcję zorganizowali nam nasi polscy bracia. Tylko dlatego, że zrezygnowaliśmy z drugiej rury przez ich terytorium, oni już mają jeden rurociąg, chcieli mieć drugi, a kiedy my, dążąc do dywersyfikacji, postanowiliśmy, że druga rura przejdzie pod dnem Morza Bałtyckiego, oni zorganizowali nam światowy skandal. Doszło do destrukcji dwustronnych stosunków.*

**Wywiad prof. Andrzeja Nowaka dla Arcanów, 15.12.2010**

<http://www.portal.arcana.pl/Nowak-bez-polskiego-romantycznego-ducha-polska-umiera-cz-ii,271.html>

Wycieki związane z aferą Wikileaks pokazują pewne dwójmyślenie dyplomatów i polityków zachodnich. Myślą oni, zgodnie z rzeczywistością, że Rosja współczesna jest największym państwem mafijnym na świecie. Elity władzy tej struktury to są w istocie elity mafijne, na czele z nadzorcami z dawnego KGB.

Nie mam żadnych jednoznacznych śladów czy wskazówek dotyczących udziału służb w katastrofie smoleńskiej – ale wrócimy do tego za chwilę. Mamy natomiast poważne dane dotyczące udziału funkcjonariuszy służb specjalnych w elitach władzy współczesnej Federacji Rosyjskiej.

Kilka takich badań zostało przeprowadzonych, najbardziej kompetentne z nich to prace profesor Olgi Krysztanowskiej z Instytutu Socjologii Rosyjskiej Akademii Nauk oraz profesora Stevena White'a, z uniwersytetu w Glasgow. Oni w trzech kolejnych artykułach publikowanych w ciągu ostatnich 5 lat (najnowszy z 2010 roku) wracali do tej tematyki. Badali oni życiorysy – oficjalne życiorysy – tysiąca osób sprawujących najważniejsze funkcje w państwie rosyjskim, czyli członków Dumy, rządu, Rady Bezpieczeństwa i gubernatorów.

**Z owych badań wynika, że 60-70% z nich przeszło w swojej biografii przez okres pracy – podkreślam – nie tajnej współpracy, ale pracy oficjalnej, w którejś ze służb specjalnych państwa sowieckiego, albo już rosyjskiego, czyli KGB, GRU, FSB. (1)**

Ten stopień nasycenia ludźmi służb jest bezprecedensowy w skali całej historii ludzkości. Nie było państwa, gdzie w takim stopniu ludzie służb specjalnych mieliby udział w sprawowaniu władzy. Ma to swoje określone konsekwencje, bo służby specjalne tworzą pewnego rodzaju etos i metody działania, zwłaszcza służby specjalne państwa totalitarnego. (...) ów etos służb, to etos polegający przede wszystkim na dążeniu do oszukania przeciwnika, zmanipulowania go, a w niektórych przypadkach do jego eliminacji fizycznej. W tym się przecież specjalizowały służby KGB i GRU. Wiemy także, że w ciągu ostatnich 10 lat, odkąd nastąpił prezydent Putin, ów cień służb specjalnych i ich operacji prowadzących do zamachów i fizycznej eksterminacji konkretnych ludzi, wraca wielokrotnie w hipotezach dotyczących bardzo ważnych wydarzeń, które miały miejsce w Rosji.

**Schylek Rosji, Tadeusz A.Kisielewski, Poznań 2007**

Obecnie po raz pierwszy w dziejach Rosji mamy do czynienia z sytuacją, gdy elita służb bezpieczeństwa stała się elitą polityczną, a tym samym pozbyła się zewnętrznej kontroli. W rezultacie służby bezpieczeństwa nie są już w dzisiejszej Rosji „państwem w państwie”, jak to często bywa w państwach autorytarnych, ale mogą o sobie powiedzieć „państwo to my”. W gruncie rzeczy spadkobiercy Czeki i KGB postawili się ponad państwem, prawem, narodem, resztkami elit politycznych i siłami zbrojnymi.

**Wiktor Suworow**

Za czasów Związku Sowieckiego to Rosja posiadała służby, tymczasem dziś jest jakby na odwrót- to Federalna Służba Bezpieczeństwa i jej siostry (m.in. Służba Wywiadu Zagranicznego) posiadają Rosję.

(1) W książce „**Głową w mur Kremla**”, Warszawa 2007, str.180, Krystyna Kurczab-Redlich podaje że odsetek funkcjonariuszy tajnych służb cywilnych (KGB,FSB) w organach władzy w Rosji wynosił: za prezydentury Gorbaczowa-16, Jelcyna- 3, Putina- 77.

**Między Monachium 1938 a Bukaresztem 2008**,z prof. Andriejem Ilarionowem rozmawia Piotr Falkowski, *Nasz Dziennik*, 15.12.2010

Jesteśmy przyzwyczajeni do tradycyjnego pojmowania tego, czym jest imperium. (...) Imperia nowego typu mogą się odwołać do innych narzędzi. Te narzędzia są już zresztą w użyciu od dawna, ale nie na taką skalę. Mam na myśli na przykład korupcję albo zjednywanie przywódców innych państw. Jest łatwiejsze, tańsze i mniej zwraca uwagę opinii światowej, gdy kupi się polityka, dziennikarza, wpływowego lidera opinii. Wysyłanie dolarów jest bardziej efektywne niż wysyłanie czołgów. (...) A kiedy wysła się dolary, większość- nie wszyscy- je przyjmuje.

**KATYŃ 2. Had Kaczynski to die because of Polish gas?**, 21.04.2010

*Kavkaz Center (1)*

<http://www.kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/21/11883.shtml>

Rising shale gas production is a problem for the Russian state-run gas giant Gazprom, the natural resources minister of the KGB junta, Trutnev said on Monday. According to Putin's minister, the leadership of Gazprom shares his concern about the situation on the global gas market.

Trutnev's statement was the first recognition of the danger of shale gas for the Russian company from an influential of Russian politician.

Trutnev also said that the difficulties that may now encounter Gazprom, which accounts for about 80 percent of all Russian gas, is yet difficult to assess.

In early April, it became known that large deposits of shale gas were discovered in Poland, which currently the largest customer of Gazprom (Poland imports about 14 billion cubic meters of Russian gas a year). In general, at least 40 oil companies in Europe started searches for shale gas.

Polish President Lech Kaczynski, who was killed in a plane crash in Russia near Katyn, promoted of a sharp increase in shale gas production in Poland to in order to deliver it to Europe and get rid of gas dependence from Russia.

Meanwhile, a Polish Web site in German, PolskaWeb, investigating the terrorist attack against the Polish plane, also, believes that one of the reasons why Putin and Medvedev have probably decided to kill Kaczynski and all his team, is a gas. The PolskaWeb published a very big article entitled "Had Kaczynski to die because of Polish gas?" (Muesste Kaczynski wegen polnischem Gas sterben?).

**KATYŃ 2. Czy Kaczyński zginął z powodu polskiego gazu?** , 21.04.2010

*Kavkaz Center (2)*

<http://www.kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/21/11883.shtml>

Wzrastająca produkcja gazu łupkowego jest problem dla rosyjskiego państwowego giganta gazowego, Gazpromu- stwierdził w poniedziałek minister zasobów naturalnych junty KGB, Trutniew. Według ministra rządu Putina, kierownictwo Gazpromu z uwagą obserwuje sytuację na globalnym rynku gazu.

Stwierdzenie Trutniewa było pierwszym zwróceniem uwagi przez wpływowego rosyjskiego polityka na niebezpieczeństwa dla rosyjskiego koncernu ze strony gazu łupkowego.

Trutniew powiedział również, że problemy które teraz mogą spotkać Gazprom, wydobywający ok. 80 procent rosyjskiego gazu, są jeszcze trudne do oszacowania.

Na początku kwietnia ujawniono że duże zasoby gazu łupkowego zostały odkryte w Polsce, która obecnie jest największym klientem Gazpromu (Polska importuje około 14 mld m3 rosyjskiego gazu rocznie (3)). Ogólnie, co najmniej 40 koncernów paliwowych w Europie rozpoczęło poszukiwania gazu łupkowego.

Polski Prezydent Lech Kaczyński, który zginął w katastrofie samolotu w Rosji w pobliżu Katynia, promował rozwój wydobycia gazu łupkowego w Polsce, aby dostarczać go do Europy i uniezależnić się od gazu rosyjskiego.

W międzyczasie, polska niemieckojęzyczna witryna internetowa, PolskaWeb, badająca atak terrorystyczny na polski samolot, również wyraziła opinię, że jednym z powodów dla których Putin i Miedwiediew prawdopodobnie zdecydowali zgładzić Kaczyńskiego i jego współpracowników, jest gaz. PolskaWeb opublikowała duży artykuł „Czy Kaczyński musiał zginąć z powodu polskiego gazu?”(Muesste Kaczynski wegen polnischem Gas sterben?).

(2) *Kavkaz Center (www.kavkazcenter.com) jest niezależną islamską czeczeńską agencją internetową.*

(3) *Zgodnie z porozumieniem PGNiG i Gazpromu od stycznia 2010 Polska importuje 10,27 mld m3 gazu z Rosji.*

<http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/pgnig;zwiekszy;import;gazu;z;rosji,95,0,554079.html>

**Miliony rubli na operację przykrywania dowodów**, z prof. **Andriejem Ilarionowem** rozmawia Piotr Falkowski, *Nasz Dziennik*, 16.12.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101216&typ=po&id=po01.txt>

Pozwolę sobie odwołać się do niedawnych przecieków z WikiLeaks. Jest tam bardzo wyraźnie opisana rola i znaczenie prezydenta Lecha Kaczyńskiego podczas wojny rosyjsko-gruzińskiej. Nie ma wątpliwości, że to jego determinacja, a szczególnie wizyta z grupą innych prezydentów w Tbilisi, zatrzymała rosyjską ofensywę. Niejako zmusiła Busha i Sarkozy'ego do działania. Gdyby nie Lech Kaczyński, Rosja zajęłaby całą Gruzję. O tym trzeba pamiętać.

Niemal natychmiast po katastrofie doszło do zbliżenia polityków polskich i rosyjskich. Niezależnie od tego, czy ktoś to zaplanował, wygląda na to, że rządzący obecnie Polską są bardzo szczęśliwi z powodu tego, co się stało. I z powodu tego zbliżenia z Rosją. Pojawia się zatem pytanie. Czy żeby mieć dobre relacje z Rosją, potrzebna jest śmierć całej grupy przywódców, choćby w katastrofie lotniczej?

To przesłanie, ta lekcja, nawet jeśli nie jest przedmiotem publicznej dyskusji, to jest bacznie obserwowana i brana pod uwagę przez wielu światowych liderów, szczególnie z tej części Europy. Może nie dotyczy to Baracka Obamy, którego bezpieczeństwo jest przedmiotem troski na nadzwyczajnym i zupełnie wyjątkowym poziomie, ale w państwach bałtyckich, w Polsce, Europie Środkowej, na południowym Kaukazie każdy polityk wiele razy pomyśli, jak się powinien zachować, aby mieć dobre relacje z nieprzewidywalnym sąsiadem.

**Rząd Polski mobilizuje sąsiadów w celu potępienia rosyjskich działań w Gruzji**, *TVN24*, 30.11.2010

<http://www.tvn24.pl/12691,1684422,0,1,wiadomosc.html>

DATA PUBLIKACJI: 10-08-2008

KLAUZULA: Tajne

MIEJSCE OPRACOWANIA: Ambasada w Warszawie

Rząd Polski mobilizuje sąsiadów w celu potępienia rosyjskich działań w Gruzji

**PODSUMOWANIE: Polska objęła zaskakująco zdecydowane przywództwo podczas konfliktu w Gruzji. Prezydent Kaczyński koordynował regionalne demonstracje solidarności w Tbilisi – w tym zaplanowaną na 11 sierpnia wspólną podróż do Tbilisi z prezydentami państw bałtyckich i Ukrainy – i we wspólnym oświadczeniu z trzema partnerami bałtyckimi zdecydowanie potępił rosyjskie działania zbrojne z 9 sierpnia.**

**POPARCIE DLA ZDECYDOWANEGO OŚWIADCZENIA NA SPOTKANIU RADY**

**PÓLNOCNOATLANTYCKIEJ (NAC).** (**Andrzej**) **Kremer** (5) zgodził się z potrzebą wydania zdecydowanego oświadczenia potępiającego działania Rosjan podczas spotkania NAC 12 sierpnia, ale powiedział, że nie liczy na to, że Rosja zacznie słuchać NATO. **Kremer** zgodził się ze wszystkimi elementami demarche i dodał, że Polska będzie również mocno naciskać na NAC, by zapobiec negatywnym konsekwencjom dla perspektyw Gruzji w MAP. Powiedział, że rosyjskie działania w Gruzji nie powinny zakłócić procesu MAP i nadchodząca misja NATO w Gruzji powinna zostać zrealizowana. W przeciwnym wypadku Rosja otrzymałaby nagrodę za swoje działania, co mogłoby ją zachęcić do podejmowania podobnych działań w innych krajach regionu. Osobno wiceminister obrony, **Stanisław Komorowski**(5), rozmawiał przez telefon z podsekretarzem stanu w Departamencie Obrony, Dane Fatą, wzywając do zdecydowanego oświadczenia NAC potępiającego działania Rosji w Gruzji. **Komorowski** ostrzegł, że bez zawieszenia broni możliwy jest szerszy konflikt regionalny z udziałem Ukrainy.

W sobotę 9 sierpnia prezydent **Kaczyński** i trzech jego bałtyckich odpowiedników wydało oświadczenie potępiające rosyjskie działania zbrojne „wymierzone przeciwko suwerenności i niepodległości państwa gruzińskiego” i wzywające UE i NATO do sprzeciwienia się rozszerzaniu „imperialistycznej i rewizjonistycznej” polityki w Europie Wschodniej. W zaistniałych warunkach oświadczenie kwestionuje stosowność strategicznego partnerstwa UE-Rosja i głosi, że rosyjskie działania w Gruzji powinny być brane pod uwagę przy negocjacjach nad nowym Porozumieniem o Partnerstwie i Współpracy pomiędzy UE a Rosją. 12 sierpnia zastępca szefa kancelarii prezydenckiej, Piotr Kownacki, poleci do Gruzji by promować siedmiopunktowy plan autorstwa prezydentów Ukrainy i Litwy, popierany przez prezydenta **Kaczyńskiego**.

**WPLYW NA NEGOCJACJE W SPRAWIE TARCZY ANTYRAKIETOWEJ?** Niektórzy polscy politycy, w tym prezydent **Kaczyński**, argumentowali publicznie, że rosyjskie działania w Gruzji pokazały potrzebę zawarcia przez Polskę porozumienia ze Stanami Zjednoczonymi w sprawie Tarczy Antyrakietowej (4). Jednak główny negocjator rządu w tej sprawie, minister Sikorski, powiedział, że nie ma związku pomiędzy wydarzeniami w Gruzji a negocjacjami w sprawie tarczy.

**KOMENTARZ:** Polacy są wyraźnie zaniepokojeni, że Rosja zmierza do przededefiniowania status quo w Południowej Osetii a jednocześnie chce stoperdować gruzińskie (i ukraińskie) aspiracje do MAP. **Kremer** nalegał, by oddzielić konflikt od dyskusji w sprawie MAP. On (i jego minister) mają nadzieję, że UE będzie gotowa rzucić na szalę w

dialogu UE-Rosja poważny argument – relacje energetyczne, negocjacje w sprawie Partnerstwa UE-Rosja – by przekonać Rosję do zaakceptowania takich sił pokojowych. Jedno i drugie nie będzie łatwe.

(4) Nie podzielam obaw rosyjskich generałów dotyczących ogromnego zagrożenia, które miałyby nam przynieść tarcza, ale zgadzam się z opinią, że jej budowa u naszych granic to świadome wyzwanie rzucone Kremlowi - *Siergiej Karaganow, politolog, były współpracownik Jewgienija Primakowa (dyrektora Służby Wywiadu Zagranicznego Rosji w latach 1991-1995, pierwszego zastępcy szefa KGB w 1991, męża gen. Tatiany Anodiny), doradca ds międzynarodowych prezydenta Władimira Putina*

**Rosja ostrzega Polskę**, *Interia.pl*, 11.08.2008

[http://fakty.interia.pl/fakty\\_dnia/news/rosja-ostrzega-polske,1160570?source=rss](http://fakty.interia.pl/fakty_dnia/news/rosja-ostrzega-polske,1160570?source=rss)

Rosyjski ambasador na Łotwie ostrzegł Polskę oraz kraje bałtyckie, iż zapłacą za krytykę polityki Kremla wobec Gruzji - informuje agencja BNS.

- Nie powinno się pochopnie działać w tak poważnych sprawach, **później trzeba będzie długo płacić za takie błędy** - powiedział agencji ambasador Aleksander Weszniakow.

Rzecznik ambasady w Rydze, z którym skontaktowała się agencja AFP, potwierdził fakt wypowiedzi ambasadora, lecz odmówił komentarza na ten temat.

Wypowiedź ambasadora jest odpowiedzią na wspólny, sobotni apel prezydentów Polski, Litwy, Łotwy i Estonii do UE i NATO ws. "sprzeciwu wobec imperialistycznej polityki Rosji wobec Gruzji".

**Gruzja prosiła Polskę o broń w czasie wojny z Rosją**, *TVN24*, 30.11.2010

<http://www.tvn24.pl/12691,1684385,0,1,wiadomosc.html>

DATA PUBLIKACJI: 13-08-2008

KLAUZULA: Tajne

MIEJSCE OPRACOWANIA: Ambasada w Warszawie

PODSUMOWANIE. 13 sierpnia, podczas spotkania z attache wojskowym polski szef sztabu, generał **Gągor(5)**, skrytykował gruzińskiego prezydenta Saakaszwilego za to, że gra pod dyktando Rosjan, rujnując zarówno swoją armię jak i perspektywy kandydatury Gruzji do MAP (plan działań na rzecz członkostwa w NATO). Polska jest przekonana, że rosyjski sukces w Gruzji wzmocni twardogłowych w Moskwie, którzy będą się mogli pochwalić bardzo sprawnie przeprowadzoną akcją z zeszłego tygodnia.

ZAMIARY ROSJAN. Pytany o następne kroki i zamiary Rosjan Gągor powiedział, (dodając, że rozmawiał na ten temat z głównymi polskimi politykami), że Saakaszwili podjął wyjątkowo złą decyzję wkraczając do Osetii Południowej i zagrał w ten sposób dokładnie tak, jak chcieli Rosjanie. Polska uważa, że Saakaszwili został zmanipulowany przez rosyjskich agentów – być może nawet wśród jego doradców – otwierając drzwi do działań zbrojnych w Gruzji w celu destabilizowania gruzińskiego rządu. Rosyjskie motywacje mają związek z energetyką – chodzi o zakłócenie funkcjonowania rurociągów biegnących przez Gruzję i storpedowania natowskich aspiracji Gruzji przed grudniowym szczytem NATO. „Głupi” gruziński ruch przyniósł korzyści tylko Moskwie i bardzo wzmocnił siły odwetowe w Rosji. Zrujnował gruzińską armię i wszelkie szanse na przyszłe członkostwo w NATO – co było jasnym celem Moskwy. Polska jest przekonana, że za przebieg wydarzeń odpowiada Putin, a Miedwiediew jedynie wykonuje jego polecenia.

WPŁYW NA POLSKO-AMERYKAŃSKIE ROZMOWY W SPRAWIE TARCZY RAKIETOWEJ. Gągor zauważył, że rosyjskie działania w Gruzji udowodniły, że Polacy mieli rację w swojej ocenie zagrożenia rosyjskiego, natomiast USA i NATO myliły się. Sytuacja w Gruzji udowadnia, że Rosja jest nieprzewidywalna i że wykorzystanie siły militarnej pozostaje dla Moskwy jedną z opcji.

EFEKT UBOCZNY NA UKRAINIE. Gągor dodał, że wydarzenia w Gruzji pokazują, że musimy przyspieszyć program MAP dla Ukrainy, by ukrócić wszelkie pokusy ze strony Moskwy w sprawie rozszerzenia swojej strefy wpływów. Gdyby Gruzja otrzymała MAP na Szczycie NATO, Rosja nie doprowadziłaby do eskalacji konfliktu w Gruzji. Polska i USA muszą przekonać Niemcy, by zaakceptowały MAP dla Ukrainy.

**Rozmowy o Patriotach w Polsce**, 07.12.2010, *TVN24*

<http://www.tvn24.pl/12691,1685258,wiadomosc.html>

DATA PUBLIKACJI: 22-02-2010

KLAUZULA: Poufne

TEMAT: Ambasador spotyka się z ministrem obrony Klichem

MIEJSCE OPRACOWANIA: Ambasada USA w Warszawie

AUTOR: Ambasador Lee Feinstein

Minister Obrony Bogdan Klich powiedział 18 lutego Ambasadorowi, że Polska chce zobaczyć owoce



bilateralnej współpracy obronnej, którą określił mianem opartej na solidnych podstawach politycznych. Podkreślił wagę, jaką ma dla Polski przyjazd w kwietniu pierwszej, rotacyjnej baterii Patriotów.

Klich wezwał do rozmów o innych formach wzmocnionej obecności USA w Polsce w sferze bezpieczeństwa. Powiedział, że upoważnił wiceministra obrony, Stanisława Komorowskiego i szefa sztabu, Franciszka Gągora, by wzięli udział w takich rozmowach.

**Polska: Patrioty, nie rośliny doniczkowe**, *Polskieradio.pl*, 07.12.2010

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/280498,Polska-Patrioty-nie-rosliny-doniczkowe>

Podczas negocjacji w sprawie tarczy antyrakietowej, Amerykanie nie powiedzieli wyraźnie stronie polskiej, że rakiety Patriot, które przyjadą do naszego kraju, będą nieuzbrojone.

Tak wynika z ujawnionych przez WikiLeaks depesz dyplomatycznych z Warszawy, które opublikował dziennik "Guardian". Z dokumentów WikiLeaks wynika, że podczas rozmów prowadzonych za prezydentury George'a Busha, polscy negocjatorzy byli przekonani, iż Patrioty, które przyjadą do Polski, będą miały zdolności bojowe. Dopiero jesienią 2008 roku ówczesny wiceminister obrony Stanisław Komorowski usłyszał, że rakiety te nie będą zintegrowane z polskim systemem obrony powietrznej. Ze złością odpowiedział wtedy Amerykanom, że Polska potrzebuje prawdziwych rakiet, a nie "roślin doniczkowych".

(5) *zginął w Katastrofie Smoleńskiej*

**Putin: Umówiliśmy się na długoterminowe dostawy gazu**, *Polska The Times*, 07.04.2010

<http://www.polskatimes.pl/warszawa/pieniadze/241758,putin-umowilismy-sie-na-dlugoterminowe-dostawy-gazu,id,t.html>

Premier Rosji Władimir Putin poinformował, że podczas śródowych rozmów z premierem Donaldem Tuskiem umówili się na długoterminowe dostawy do Polski rosyjskiego gazu. Jak dodał, podpisanie niezbędnej dokumentacji nastąpi "w niedługim" terminie.

Rosyjski premier poinformował na konferencji prasowej w Smoleńsku, że dostawy do Polski gazu będą zapewnione do 2037 roku, a kontrakt tranzytowy na dostawy gazu do Europy - do 2045 roku. - Strona polska od dawna wysuwała tę sprawę - podkreślił Putin.

**W katastrofie w Smoleńsku zginęli rzecznicy dywersyfikacji energii**, *Wyborcza.biz*, 13.04.2010, Autor: Andrzej Kublik

[http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,7769088,W\\_katastrofie\\_w\\_Smolensku\\_zgineli\\_rzeczniczy\\_dywersyfikacji.html](http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,7769088,W_katastrofie_w_Smolensku_zgineli_rzeczniczy_dywersyfikacji.html)

Los sprawiał, że do katastrofy pod Smoleńskiem doszło nazajutrz po oficjalnym rozpoczęciu budowy Gazociągu Północnego, który ma dostarczać rosyjski gaz bezpośrednio do Europy Zachodniej, omijając przez Bałtyk "terytoria tranzytowe" - jak powiedział prezydent Rosji Dmitrij Miedwiediew. Inwestycja ta budziła krytykę władz Polski, a jednym z jej zdecydowanych przeciwników był prezydent Lech **Kaczyński**, który też zginął w katastrofie pod Smoleńskiem.

W (...) międzynarodowych inicjatywach prezydenta wielką rolę odgrywał jego minister Mariusz **Handzlik**, kolejna ofiara katastrofy pod Smoleńskiem.

Bezpieczeństwem energetycznym zajmował się szef Sztabu Generalnego gen. Franciszek **Gągor**, który także zginął w katastrofie pod Smoleńskiem. Przed rokiem na międzynarodowej konferencji "NATO - wyzwania i zadania" gen. Gągor wskazywał, że NATO potrzebuje "prawa energetycznego", aby radzić sobie z nowymi zagrożeniami spowodowanymi przez wykorzystywanie energii jako broni w konfliktach międzynarodowych.

**Nalęcz: dla wizyty Putina w Katyniu - człowieka "z resortu, który robił Katyń" - "powinniśmy (...) złożyć każdą ofiarę"**, *Wpollyce.pl*, 03.10.2010

[http://www.wpollyce.pl/view/2405/Nalecz\\_dla\\_wizyty\\_Putina\\_w\\_Katyniu\\_czlowieka\\_z\\_resortu\\_ktory\\_robil\\_Katyn\\_powinnismy\\_zlozyc\\_kazda\\_ofiare.html](http://www.wpollyce.pl/view/2405/Nalecz_dla_wizyty_Putina_w_Katyniu_czlowieka_z_resortu_ktory_robil_Katyn_powinnismy_zlozyc_kazda_ofiare.html)

W audycji Moniki Olejnik „Siódmy dzień tygodnia” (...) padły dziś słowa, które powinniśmy dobrze zapamiętać. Wypowiedział je przyszły doradca prezydenta prof. Tomasz **Nalęcz**, odnosząc się do dyskusji wokół pytania, kto był pomysłodawcą organizacji dwóch uroczystości w Katyniu:

„To, że premier Rosji, z taką a nie inną przeszłością, przypomnijmy, z resortu, który przecież robił Katyń, pojawi się polskim premierem na grobach katyńskich i powie to co powiedział, powinno być rzeczą tak niesłychanie ważną i tak cenną, że powinniśmy na ołtarzu tej sprawy złożyć każdą ofiarę. I nie udawajcie panowie z PiS-u, że nie wiecie, że prezydent Putin nie pojawiłby się z prezydentem Kaczyńskim. Co wy uważacie, że przyjechałby premier Putin z prezydentem Kaczyńskim i powiedział to, co powiedział?”

**Związek Europy: ostatnia szansa?**, *Gazeta.pl*, 30.08.2010, Autor: Siergiej Karaganow (4)

[http://wyborcza.pl/1,76842,8304987,Zwiazek\\_Europy\\_ostatnia\\_szansa\\_.html](http://wyborcza.pl/1,76842,8304987,Zwiazek_Europy_ostatnia_szansa_.html)

Rywalizując o wpływy w strefie naszego sąsiedztwa - w krajach zachodniej części postsowieckiej Wspólnoty Państw Niepodległych - nie tyle pomagaliśmy im rozwijać się, ale raczej wstawialiśmy sobie nawzajem kij w szprychy. Pojawiali się różni Juszczenkowie, z powodu których najpierw wyli Rosjanie, a potem także Europejczycy oraz Łukaszenkowie, z powodu których wyjemy razem, choć na próżno. Ale główna porażka polegała na czym innym. Rywalizując na linii Rosja - UE czy też niedokończone boje linii Rosja - NATO obie części Europy zaczęły przegrywać w geopolitycznej rywalizacji nowego świata.

W ciągu ostatniego półrocza wielu europejskich polityków i intelektualistów opowiedziało się za szybkim zbliżeniem z Rosją. Bez zrozumienia wspólnego interesu i bez długofalowych wspólnych celów strategicznych nie pokonamy dryfu i nie unikniemy dalszej marginalizacji w świecie. Wielkie 500 lat Europy odejdzie w cień, a ton świata będą nadawać Stany Zjednoczone i Chiny. Może to nie jest wielkie nieszczęście, ale taki dwubiegunowy świat będzie skrajnie niestabilny. Trójkąt: USA - Chiny - zjednoczona Europa może uczynić go bardziej stabilnym.

**Rosja i Europa powinny dążyć do stworzenia wspólnego Związku Europy** i do włączania do niego państw, które dotąd jeszcze nie określiły swej orientacji: Turcji, Ukrainy, Kazachstanu itp. Trzeba dążyć do Związku, a nie do biurokratycznych form partnerstwa, choćby strategicznego. Nie będzie łatwo, ale gra jest warta świeczki.

**Kuźniar: między Miedwiediewem a Komorowskim była chemia**, *wprost.pl*, 07.12.2010

<http://www.wprost.pl/ar/221463/Kuzniar-miedzy-Miedwiediewem-a-Komorowskim-byla-chemia/>

Doradca prezydenta Bronisława Komorowskiego prof. Roman Kuźniar komentując wczorajsze spotkanie prezydenta z Dmitrij Miedwiediewem stwierdził w RMF FM, że "między Komorowskim i Miedwiediewem była chemia". - Podczas kolacji chwycili niezwykle szybko.

I dodaje, że według niego wizyta rosyjskiego prezydenta w Polsce była przełomem: - W stosunkach polsko-rosyjskich to, czego jednak brakowało, to dobrej woli i klimatu politycznego. Teraz jest jedno i drugie.

*Wnioski.*

1. Śmierć Prezydenta RP, Lecha Kaczyńskiego była korzystna dla władz rosyjskich, gdyż oznaczała jednocześnie neutralizację jednego z najbardziej sceptycznych i pozbawionych złudzeń co do Rosji polityków UE, dodatkowo działającego w kraju który Moskwa uważa za należący do swojej strefy wpływów. W sposób oczywisty zapobiegła ona ewentualnemu przyszłemu powrotowi prof. Lecha Kaczyńskiego do władzy, co było z pewnością również brane pod uwagę na Kremlu w związku z długofalowym planowaniem polityki rosyjskiej (6). Pozwoliła także na monopolizację władzy w Polsce przez polityków uległych wobec Moskwy, dających gwarancję niewystępowania w polskim interesie w taki sposób jak robił to Lech Kaczyński, także wpływając na stanowisko całej Unii Europejskiej wobec Rosji.

Dzięki śmierci Lecha Kaczyńskiego Rosja może bez obaw o stanowisko władz polskich prowadzić działania w celu wprowadzenia w życie „doktryny Karaganowa”, a także umacniać wpływy w Europie Środkowo-Wschodniej oraz w Gruzji, które stanowiły naturalny obszar zainteresowania Prezydenta Kaczyńskiego. Ponadto może bez przeszkód uzależniać Polskę do siebie na płaszczyźnie ekonomicznej.

Kreml już prowokując wojnę z Gruzją w 2008 roku pokazał, że nie boi się tzw. zachodniej „opinii publicznej” (USA i UE) przy realizacji swoich celów, jeśli spodziewane zyski przeważają nad stratami. Należy więc poważnie brać pod uwagę, że mógł zdecydować się na przeprowadzenie zamachu na część polskich elit politycznych, przykrywając go jedną z największych kampanii dezinformacyjnych w historii.

2. Śmierć przywódców opozycji z PiS (w samolocie miał znajdować się także Jarosław Kaczyński) jest korzystna dla władz Rosji, ponieważ oprócz pozbawienia tej partii „pierwszego garnituru” najlepszych i najbardziej doświadczonych polityków, dodatkowo umiejętnie rozgrywana propagandowo w Polsce, pozwala na polaryzację oraz skłócenie społeczeństwa polskiego w stopniu który w inny sposób przy zastosowaniu wyłącznie środków pokojowych nie dalby się osiągnąć.

3. Śmierć polskich dowódców wojskowych jest na rękę Rosji, ponieważ pozbawia Wojsko Polskie kadry dowódczej o dużym doświadczeniu, absolwentów zachodnich uczelni wojskowych, jednoznacznie nakierowanych na współpracę z NATO.

Należy dodatkowo zwrócić uwagę, że nowa doktryna wojenna Rosji, podpisana 5 lutego 2010 przez prezydenta Miedwiediewa, wprost definiuje NATO jako głównego przeciwnika (7).

Ponadto rosyjskie działania dezinformacyjne w sprawie przyczyn katastrofy (których rezonatory zostały uruchomione od pierwszych chwil po katastrofie także w dużej części polskich mediów) mają stworzyć w krajach NATO obraz Polski jako kraju o kompromitująco słabym poziomie wyszkolenia personelu lotnictwa wojskowego, co oznaczałoby spadek zaufania sojuszników do Wojska Polskiego w ogóle, a Sił Powietrznych w szczególności.

To zaś w perspektywie długofalowej ma obniżyć ogólne znaczenie Polski jako pełnoprawnego członka NATO.

*Jest to znaczący krok w polityce Rosji zmierzający do „wyluskania” Polski z NATO i wciągnięcia jej z powrotem do rosyjskiej strefy wpływów. (8)*

*Dodatkowo, wskazanie jako jedynych winnych katastrofy polskich pilotów i dowódcy Sił Powietrznych oznacza spadek prestiżu lotnictwa wojskowego w Polsce, a więc także osłabienie morale jego żołnierzy, co także działa na korzyść Rosji.*

<http://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/tydzien-na-wschodzie/2010-02-10/rosja-przyjmuje-nowa-doktryne-wojenna>

4. *Śmierć głównych rzeczników dywersyfikacji dostaw gazu do Polski była korzystna dla Rosji, ponieważ umożliwiła podpisanie w dniu 29.10.2010 umowy gazowej pomiędzy Polską a Rosją bez zbędnych z punktu widzenia Moskwy obiekcji ze strony przeciwników jej zawarcia.*

5. *Śmierć Prezydenta RP, Lecha Kaczyńskiego była na rękę Rosji oraz jej polskich i zachodnioeuropejskich partnerów biznesowych (9).*

*(6) do przeciwnych wniosków w kwestii zdolności Kremla do długofalowego planowania posunięć w polityce Rosji dochodzą niektórzy polscy analitycy, np. były członek UW i doradca premierów Mazowieckiego i Suchockiej, Aleksander **Smolar**. W audycji Moniki Olejnik „Gość Radia Zet” w dniu 19.04.2010 stwierdził on na temat formułujących hipotezy o zamachu:*

*- Ja uważam, że to było skandaliczne i nieodpowiedzialne. Nieodpowiedzialne, bo po prostu jeżeli zada się proste pytanie dlaczego mieliby to zrobić, zważywszy, że wybory i tak miały być niedługo, i że prezydent Kaczyński nie miał wielkich szans ponownego wyboru, dlaczego mieliby to robić, mi się wydaje, że to jest kompletnie absurdalne, nawet jako czysto teoretyczna hipoteza i nikt z władz państwowych takich podejrzeń, takich hipotez nie formułował.*

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/prof.-Aleksander-Smolar>

*Podobne stanowisko jak przedstawione wyżej zajmują same rezonatory oficjalnych tez, w tym sama Monika Olejnik.*

**Olejnik: zamach? Bzdura! Ale rozumiem, że ludzie myślą inaczej**, *Wprost.pl, 13.02.2011*

<http://wprost.pl/ar/231397/Olejnik-zamach-Bzdura-Ale-rozumiem-ze-ludzie-mysla-inaczej/>

*- Rozumiem, że Lech Kaczyński był antyrosyjski, ale Lech Kaczyński miał bardzo złe notowania i prawdopodobnie by nie wygrał wyborów prezydenckich, więc po co mieliby go zabijać? Nie był taką siłą, która rządzi światem. Więc jeśli nie ma teraz zamachów na przywódców, którzy rzeczywiście czynią dużo zła przeciwnikom, to dlaczego ktoś miałby zrobić zamach na Lecha Kaczyńskiego i kto? Miedwiediew, Putin? Bzdura.*

**(7) "Doktryna Wojskowa Federacji Rosyjskiej" zatwierdzona dekretem Prezydenta Federacji Rosyjskiej z dnia 5 lutego 2010**

[http://news.kremlin.ru/ref\\_notes/461](http://news.kremlin.ru/ref_notes/461)

8. Głównymi zewnętrznymi wojskowymi zagrożeniami są:

a) dążenie do wyposażenia potencjału siłowego Sojuszu Północnoatlantyckiego (NATO) w funkcje globalne realizowane z naruszeniem norm prawa międzynarodowego i przesunięcie infrastruktury wojskowej krajów- członków NATO bliżej do granic Federacji Rosyjskiej, w tym przez rozszerzenie bloku;

(...)

c) rozmieszczenie (rozbudowa) kontyngentów wojsk państw obcych (grupy państw) na terytorium państw sąsiadujących z Federacją Rosyjską i jej sojusznikami, a także na wodach przyległych;

d) tworzenie i wdrażanie strategicznych systemów obrony przeciwrakietowej, naruszające globalną stabilność i gwałcące ustaloną korelację sił w dziedzinie rakiet jądrowych, a także militaryzacja kosmosu i rozmieszczenie strategicznych nieatomowych systemów broni precyzyjnej;

**(8) Schyłek Rosji**, Tadeusz A. Kisielewski, Poznań 2007

Polityka ta (*Rosji-przyp.M.D.*) polega na wykorzystywaniu własnych wpływów gospodarczych (eksport surowców, bynajmniej nie tylko ropy i gazu) oraz infiltracji agenturalnej w celu ekonomicznego osłabiania i politycznego kompromitowania zwłaszcza nowych członków NATO i Unii Europejskiej (swoich niedawnych satelitów) i - tym samym - nadwężania

spójności obu tych zachodnich struktur międzynarodowych.

Nie mogąc skutecznie przeciwstawić się rozszerzeniu NATO i UE, Putin posłużył się zasadą swego ulubionego sportu: „ustąp, aby zwyciężyć”. Nastąpiło pozorne pogodzenie się z wejściem Polski i państw bałtyckich do NATO i UE, ale jednocześnie prawie wszystkie siły dyplomacji, propagandy i wywiadu zostały skierowane na skłócenie starych i nowych członków wspólnot zachodnich, na wykazanie, że przyjęcie tych drugich było błędem, że stali się oni permanentnym kłopotem i czynnikiem zakłócającym harmonijną współpracę z tak ważnym partnerem jak Rosja.

Rosja ciągle postrzega Zachód jako swojego przeciwnika i gra na jego rozbięcie. Niejednokrotnie znajduje przy tym poparcie w głupocie (jeśli nie w czymś gorszym) niektórych zachodnich polityków.

*(9) Александр Рар: Поляки не хотят признавать, что убили своего президента, СвободнаяПресса, 13.02.2011*

<http://svpressa.ru/politic/article/37061/>

«СП»: –У нас популярна версия, что за российско-польским сближением стоят экономические мотивы. В Польше обнаружили значительные запасы сланцевого газа, и якобы «Газпром» хочет разрабатывать их совместно поляками, чтобы не потерять позиции на газовом европейском рынке. Это похоже на правду?

– В Польше есть очень сильное бизнес-лобби, которому надоело идеологическое противостояние. Они хотят сотрудничать с Россией, и пример сближения в экономической сфере – подписанный договор о поставках российского газа через польские трубопроводы в Германию. При Качиньском этот договор не могли подписать, он вообще хотел отказаться от российского газа, и покупать норвежский. Сейчас, слава Богу, ситуация успокоилась.

А сланцевый газ... В Польше он есть, он есть в Германии и на Украине. Но пока технология получения газа из сланцев не очень развита. Потом, внутри той же Германии много «экологического» законодательства, которое не разрешает провести революцию в газовой сфере – по крайней мере, пока. Но Польша, да, сейчас может с большей уверенностью смотреть в сторону России, потому что оказалось, что у нее есть газ. Это большой подарок Польше.

*Alexander Rahr: Polacy nie chcą przyznać, że zabili swojego prezydenta, WolnaPrasa, 13.02.2011*

<http://svpressa.ru/politic/article/37061/>

SP: - Jest u nas popularna wersja, że za zbliżeniem polsko-rosyjskim stoją motywy ekonomiczne. W Polsce odkryto znaczne złoża gazu łupkowego i podobno "Gazprom" chce je eksploatować wspólnie z Polakami, aby nie stracić pozycji na europejskim rynku gazu. Wydaje się to być prawdą?

A.Rahr: -**Polska ma bardzo silne lobby biznesowe, zmęczone konfrontacją ideologiczną. Oni chcą współpracować z Rosją, a przykładem konwergencji w sektorze gospodarczym jest podpisanie umowy na dostawy rosyjskiego gazu przez polskie rurociągi do Niemiec. Za Kaczyńskiego tej umowy nie można było podpisać, on chciał uniezależnić się od rosyjskiego gazu i kupować gaz norweski. Teraz, dzięki Bogu, sytuacja uspokoiła się.**

A gaz łupkowy... jest w Polsce, jest w Niemczech i na Ukrainie. Ale na razie technologia wydobycia gazu łupkowego nie jest bardzo rozwinięta. Poza tym w Niemczech istnieje duże prawodawstwo "środowiskowe", które nie pozwala zorganizować rewolucji w sektorze gazu - przynajmniej jeszcze nie. Ale Polska, owszem, może teraz z większą ufnością patrzeć w kierunku Rosji, ponieważ okazało się, że ma gaz. To wielki dar dla Polski.

*Alexander Rahr jest doradcą Bundestagu i rządu Niemiec d/s Rosji, politologiem i lobbystą rosyjskim w Niemczech, honorowym profesorem MGIMO, ekspertem Niemieckiej Rady Stosunków Międzynarodowych, biografem W.W. Putina*

<http://globalcommrussia.com/en/speakers/alexander-rahr>

***Polska- Rosja: jak zdefiniować interes narodowy, Rzeczpospolita, 12-13.02.2011***

*Prof. Andrzej Nowak:* Rosją obecną kieruje elita wyjątkowa, wywodząca się ze struktur siłowych państwa totalitarnego, której podstawowy modus operandi wyznaczyły specyficzne metody: oszukiwanie, zastraszanie, a w ostateczności fizyczne eliminowanie tych, którzy stoją na drodze do osiągnięcia celu. (...)

Podobnie jak wszyscy inni wypowiadający się w tej sprawie w Polsce nie mam żadnych podstaw, żeby stwierdzić, czy był zamach, czy go nie było, ponieważ wszystkie oryginalne świadectwa w tej sprawie zostały w rękach rosyjskich. Ale w ramach strategii i sposobu działania tej elity politycznej, która wciąż dominuje w życiu politycznym Rosji, widzę pewną racjonalność hipotezy zamachu.

Po pierwsze, mógł on wtrącić Polskę w stan chaosu, walki wewnętrznej jeszcze głębszej, jeszcze trudniejszej do zatrzymania niż przed 10 kwietnia.

Jak widać, ten efekt został uzyskany, i to w połączeniu z ogromnym poczuciem ponizenia, które osłabia pozycję Polski zarówno względem UE i USA, jak i, co także bardzo ważne, na obszarze Europy Wschodniej. Taka Polska nie przeszkadza w interesach państwa Putina.

**Motywy? Co najmniej dwa**, *Nasz Dziennik*, 22.02.2011, z Eugene'em **Poteatem**, prezesem amerykańskiego Stowarzyszenia Byłych Oficerów Wywiadu, rozmawia Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110222&typ=po&id=po09.txt>

Gdy dowiedziałem się, że zginęło tylu ludzi z najwyższego szczebla władzy w Polsce i że samolot kierował się do Smoleńska, a jego pasażerowie mieli wziąć udział w ceremonii upamiętniającej mord w Lesie Katyńskim, to natychmiast pomyślałem, że to Rosjanie musieli stać za tym wypadkiem. Przypomniała mi się cała historia sowieckich, jawnych i skrytych, zabójstw na polityczne zlecenie, manipulowania działaniem radiolatarni lotniczych, zestrzelenia samolotu Korean Air 007 (10) i wielu innych. (...)

Podczas zimnej wojny, 2 września 1958 roku Rosjanie przesuwali swoje radiolatarnie, aby samolot Herkules C-130 naszych sił powietrznych wleciał na terytorium Armenii, wówczas wchodzącej w skład Związku Sowieckiego, gdzie został zestrzelony przez rosyjskie MiG-i. Inny nasz samolot, Boeing RB-47, lecący nad wodami międzynarodowymi Morza Barentsa został zmylony, skierowany w stronę Rosji i zestrzelony przez sowieckie myśliwce z Murmańska, a było to 1 lipca 1960 roku. (...)

Rosja realnie skorzystała na tej katastrofie. Ceremonia w Katyniu się nie odbyła, w Warszawie rządzą ludzie dobrze widziani na Kremlu, mówiący o pojednaniu, odtworzeniu dobrych stosunków (tak jak u nas o "resecie"), i jeszcze Polska poparła START. Może tego nie widać na pierwszy rzut oka, ale NATO straciło jednego z najsilniejszych sojuszników.

(10) por. rozdział „Aneks: wzorcowa kampania dezinformacji rosyjskiej: KAL007”

## SYTUACJA W SŁUŻBACH ROSYJSKICH. MOŻLIWOŚCI PRZEPROWADZENIA ZAMACHU

Po wyborze na prezydenta Władimir Putin zaczął ograniczać wpływy na państwo armii, w tym także wywiadu wojskowego (**GRU**).

W ramach przeprowadzonej przez Putina reformy **FSB** przejęła ona w 2003 r. razem z **FSO** (Federalna Służba Ochrony) **FAPSI** (Federalną Agencję Rządowej Łączności i Informacji), co oznaczało podporządkowanie **FSB** wywiadu i kontrwywiadu radiowego a także całego obszaru teleinformatycznego Rosji, w tym łączny telekomunikacyjnych, internetowych i telefonii komórkowej (1) oraz łączności wojskowej.

**FSB** zostało jedyną na świecie służbą specjalną posiadającą własne jednostki pancerne, flotę i siły powietrzne.

Putin nadał **FSB** prawo do kontrwywiadowczej kontroli armii a także rozpoczął długofalowe działania zmierzające do zajęcia najważniejszych stanowisk w państwie przez funkcjonariuszy b.KGB i **FSB**. Ministrem obrony w l. 2001-2007 był ex-pracownik wywiadu KGB- Igor **Iwanow**, generał-pułkownik **FSB** i zastępca szefa **FSB**- Władimira Putina. W 2007 roku zastąpił go mianowany przez Putina Anatolij **Serdjukow**, wcześniej związany ze służbami fiskalnymi państwa. Dostępne źródła nie wskazują na związki **Serdjukowa** z KGB ani jej następcami.

Aktualnie (i w dniu Katastrofy Smoleńskiej) ministrem spraw wewnętrznych Rosji jest były funkcjonariusz **FSB**, Raszyd **Nurgalijew**, ministrem ds sytuacji nadzwyczajnych- związany z Putinem Siergiej **Szojgu** (zasiada we władzach partii Jedna Rosja).

Związany z Gazpromem prezydent **Miedwiediew**, wysunięty na to stanowisko w 2008 roku przez Putina, nie stanowi dla niego realnego zagrożenia, ponieważ jego wpływy są równoważone przez frakcję „siłowników” związanego blisko z Putinem wicepremiera Igora **Sieczina**, odpowiedzialnego m.in. za gospodarkę oraz resorty siłowe (3). **Miedwiediew** nie ma także w służbach takiego oparcia jak Putin.

Szef **GRU** podlega tylko szefowi Sztabu Generalnego i Ministrowi Obrony.

Od 2009 szefem **GRU** jest gen.porucznik Aleksander **Szliachturow**. W wywiadzie wojskowym odpowiadał za wywiad strategiczny. Mianowany na to stanowisko przez prezydenta **Miedwiediewa** jako następcę **Walentina Korabielnikowa** (4). Jego poprzednik złożył rezygnację w proteście przeciwko reformie **GRU**, stanowiącej część przebudowy sił zbrojnych Rosji zapoczątkowanej w 2008 roku przez pierwszego cywilnego ministra obrony Rosji-

Serdjukowa. Bezpośrednim powodem dymisji Korabielnikowa mogły być plany podporządkowania jednostek Specnazu GRU dowódcom okręgów wojskowych, Służbie Wywiadu Rosji (SWR)(2) i MWD (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).

Oslabienie GRU miało miejsce po spektakularnym rozbiciu w październiku 2010 r. siatki wywiadowczej tej służby w Gruzji przez kontrwywiad gruziński.

Wnioski.

W związku ze słabością struktur GRU, planowo marginalizowanych przez Putina i Miedwiediewa, przeprowadzenie przez nie na własną rękę zamachu na polską delegację bez wiedzy FSB jest mało prawdopodobne (5).

Także samodzielne działanie prezydenta Miedwiediewa przeciwko Putinowi w oparciu tylko o służby wojskowe raczej nie miałyby szans powodzenia w związku z aktualną siłą i możliwościami kontrwywiadowczymi FSB w stosunku do armii.

Najbardziej prawdopodobne jest przeprowadzenie przez służby cywilne zamachu na rozkaz Putina, za wiedzą lub zgodą Miedwiediewa.

(1) por. rozdział „Telefony 10.04.2010, usunięte połączenia”

(2) likwidacja siatki szpiegowskiej i aresztowanie 11 „nielegalów” SWR w USA jest okazją dla grupy związanej z Putinem do likwidacji SWR i włączenia wywiadu cywilnego do FSB. Oznaczałoby to de facto odtworzenie pod nową nazwą KGB i ostateczne cofnięcie dokonanego przez Jelcyna podziału KGB.

(3) Sieczin jest znajomym Putina z czasów ich pracy w leningradzkim KGB. Został jego asystentem, gdy Putin w 1998 roku objął stanowisko szefa FSB.

**„Nowaja Gazieta” za Wikileaks: za wstrzymaniem dostaw do Możejek stał Sieczin**

[http://wyborcza.pl/1,91446,8971213,\\_Nowaja\\_Gazieta\\_\\_za\\_Wikileaks\\_\\_za\\_wstrzymaniem\\_dosta\\_w.html](http://wyborcza.pl/1,91446,8971213,_Nowaja_Gazieta__za_Wikileaks__za_wstrzymaniem_dosta_w.html)

Z publikacji "Nowej Gaziety" wynika, że Sieczin wydał takie polecenie na początku lipca, a do awarii rurociągu Przyjaźń, którym rosyjska ropa była tłoczona do Możejek, doszło w końcu tego miesiąca.

Z materiału tego wynika także, iż krok ten miał zmusić polski PKN Orlen do zrezygnowania z kupna Mazeikiu Nafta, zanim Komisja Europejska zatwierdzi tę transakcję.

(4) Korabielnikow jako szef GRU jest odpowiedzialny za zamach terrorystyczny w Bujnaksku w Dagestanie (4 września 1999), w którym śmierć poniosło 64 żołnierzy i członków ich rodzin.

(5) O słabości tej świadczy także ujawnienie w dniu 25.12.2010 przez związaną z Gazpromem dziennik „Kommiersant” sprawy domniemanych przygotowań do powstania w Rosji, którymi miał kierować były pułkownik GRU, Władimir **Kwaczkow**. Trudno stwierdzić, czy informacja „Kommiersanta” może być w jakiś sposób związana z rozgrywkami służb związanymi jedynie ze zbliżającymi się wyborami do Dumy (2011) i wyborami prezydenckimi (2012), czy też jest kolejnym elementem nagonki FSB na GRU (po tajemniczej śmierci w sierpniu 2010 zastępcy szefa GRU, generała Jurija **Iwanowa** (5)).

Pomijając fakt operetkowych okoliczności domniemanej działalności Kwaczkowa (zatrzymanie głównie na podstawie zeznań kolegi pod zarzutem organizowania pospolitego ruszenia, którego członków szkolono m.in. w strzelaniu z kuszy), nie można wykluczyć możliwości że cała operacja, nawet jeśli jest w całości prowokacją FSB, dąży do dalszego osłabienia lub wręcz likwidacji GRU.

(5) Wiktor **Suworow** nie wyklucza związku śmierci Iwanowa z wojną pomiędzy FSB i GRU:

Posiadam jednak pewne doświadczenia z czasów, gdy byłem funkcjonariuszem GRU. Wtedy KGB (poprzednik FSB – red.) i GRU były śmiertelnymi wrogami. Obecnie ta wojna sięga zenitu, ponieważ zniknął organ nadrzędny, jakim było za czasów ZSRR Biuro Polityczne KC KPZR. KGB podzielono na części. Wyodrębniono z niego FSB, czyli tajną policję, FSR, czyli dawny I Główny Zarząd KGB, oraz Federalną Służbę Ochrony. Poszczególne służby walczą, by przejąć funkcje innych – konkurencyjnych służb specjalnych. Poza tym służby pełnią funkcję opiekunów różnych dochodowych gałęzi gospodarki, jak przemysł naftowy czy zbrojeniowy. Ropa, czyli

Gazprom – to dziedzina, którą opiekuje się Putin. Ponieważ poszczególne gałęzie mogą przynieść miliardy dolarów dochodu, specjeści gotowe są pozabijać się w walce o te dochody.

<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1161673>

<http://www.wprost.pl/ar/48111/KGB-Reaktywacja/?I=1082>

<http://www.agentura.ru/dossier/russia/gru/>

[http://wyborcza.pl/1,86738,7267589,Sieczin\\_\\_pierwszy\\_po\\_Putynie.html](http://wyborcza.pl/1,86738,7267589,Sieczin__pierwszy_po_Putynie.html)

[http://www.zbfsop.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=270:nowy-szef-rosyjskiego-wywiadu-wojskowego-gru&catid=4:ciekawostki&Itemid=36](http://www.zbfsop.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=270:nowy-szef-rosyjskiego-wywiadu-wojskowego-gru&catid=4:ciekawostki&Itemid=36)

<http://www.tvn24.pl/0,1682402,0,1,poleca-glowy--w-rosyjskim-wywiadzie,wiadomosc.html>

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100911&typ=my&id=my31.txt>

<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1564802>

<http://gazetapolska.pl/artykuly/kategoria/57/3531/wyraznie-smierzaca-sprawa>

A.Rybczyński, *Tandemokracja-dezinformacja, Nowe Państwo* 10/2010

T.Kisielewski, *Schylek Rosji, Poznań* 2007

J.Felsztynski, W.Pribyłowski, *Korporacja zabójców. Rosja, KGB i prezydent Putin, Warszawa* 2008

## 36.SPLT

### **DECYZJA Nr 40/MON MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

*z dnia 3 lutego 2010 r.*

*Dziennik Urzędowy — 331 — Ministra Obrony Narodowej z 2010 r. Nr 3 Poz. 25, 26*

[http://www.nettax.pl/serwis/imgpub/dumon/2010/3/du\\_mon\\_03.pdf](http://www.nettax.pl/serwis/imgpub/dumon/2010/3/du_mon_03.pdf)

w sprawie zwiększenia możliwości transportu lotniczego dla najważniejszych osób w państwie w okresie przejściowym  
Na podstawie § 1 pkt 8 lit. a i d oraz § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra

Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426), ustala się, co następuje:

§ 1. Celem zapewnienia właściwego wykonywania przez konstytucyjne organa państwowe przedsięwzięć, związanych z realizacją polityki zagranicznej podczas podróży służbowych jak i realizacji zadań przez osoby pełniące te funkcje, **zachodzi pilna potrzeba zapewnienia na wysokim poziomie bezpieczeństwa przewozu najważniejszych osób w państwie oraz mając na względzie aktualną sytuację floty 36 splt, w oparciu o którą nie ma możliwości zapewnienia na wymaganym poziomie przewozów i bezpieczeństwa realizacji zadań** przez konstytucyjne organa państwowe, polecam przeprowadzić postępowanie mające na celu zawarcie umowy, której przedmiotem będzie udostępnienie dwóch samolotów Embraer 175 od Polskich Linii Lotniczych „LOT” S.A. w latach 2010-2013, uwzględniające koszty eksploatacji samolotów i przygotowania personelu.

§ 2. Podsekretarz Stanu do spraw Uzbrojenia i Modernizacji:

- 1) powoła komisję do przeprowadzenia postępowania w sprawie udostępnienia dwóch samolotów, zwaną dalej „Komisją”;
- 2) wystąpi do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o uzyskanie opinii odnośnie trybu postępowania w sprawie pozyskania samolotów;
- 3) zaprosi do udziału w posiedzeniach Komisji, jako obserwatorów, przedstawiciele Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Żandarmerii Wojskowej oraz w razie potrzeby powoła ekspertów komisji;
- 4) zatwierdzi regulamin pracy Komisji oraz zapewni nadzór nad jej pracami.

§ 3. W skład Komisji wchodzi:

- 1) Przewodniczący — przedstawiciel Departamentu Zaopatrzenia SZ ;
- 2) Zastępcy Przewodniczącego — przedstawiciel Biura Pełnomocnika MON — Dyrektora Programu Wdrażania Na Wyposażenie SZ RP Samolotu Wielozadaniowego oraz jednostki wojskowej, o której mowa w § 7 ppkt 2);
- 3) Sekretarz — przedstawiciel jednostki wojskowej, o której mowa w § 7 ppkt 2);
- 4) Członkowie Zespołu — przedstawiciele:
  - a) Dowódcy Sił Powietrznych,
  - b) Dyrektora Departamentu Budżetowego,
  - c) Dyrektora Departamentu Prawnego,
  - d) Dyrektora Departamentu Zaopatrzenia Sił Zbrojnych,

- e) Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych,
- f) Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego.

§ 4. Przewodniczący Komisji za pośrednictwem Podsekretarza Stanu do spraw Uzbrojenia i Modernizacji przedstawi do akceptacji Ministrowi Obrony Narodowej protokół z postępowania.

§ 5. Dyrektor Departamentu Budżetowego zabezpieczy środki finansowe na realizację przedsięwzięcia w budżecie resortu obrony narodowej, w wysokości:

- 1) 50 mln zł w 2010 r.;
- 2) 35 mln zł rocznie w latach 2011-2013.

§ 6. Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego spowoduje:

- 1) wydzielenie personelu latającego i technicznego posiadającego odpowiednie kwalifikacje do uzyskania uprawnień, obsługi i użytkowania samolotów będących przedmiotem umowy, o ile będzie to uzasadnione;
- 2) wyznaczenie jednostki wojskowej, która będzie odpowiedzialna w imieniu Ministra Obrony Narodowej za zawarcie umowy i realizację jej postanowień;
- 3) wprowadzenie samolotów będących przedmiotem umowy do wojskowego rejestru statków powietrznych i ewidencji;
- 4) zapewnienie środków na eksploatację samolotów będących przedmiotem umowy.

§ 7. Nadzór nad postępowaniem poprzez udział w pracach w komisji sprawować będzie Biuro do Spraw Procedur Antykorupcyjnych.

§ 8. Tracą moc decyzje:

- 1) decyzja Nr 220/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 lipca 2009 r. w sprawie powołania zespołu odpowiedzialnego za zapewnienie przewozu ważnych osób w państwie;
- 2) decyzja Nr 287/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 20 sierpnia 2009 r. w sprawie kontynuowania prac zespołu odpowiedzialnego za zapewnienie przewozu ważnych osób w państwie.

§ 9. Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Obrony Narodowej: B. Klich

*Minister "Zapaść", Nasz Dziennik, 03.02.2011, Autor: Marta Ziarnik*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110203&typ=po&id=po01.txt>

Dzień przed katastrofą smoleńską, 9 kwietnia ub.r., płk Mirosław **Grochowski**, szef Departamentu Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów, sporządził **raport** na temat wniosków i zaleceń z 52. Konferencji Bezpieczeństwa Lotów.

"Rok 2009 był wyjątkowo ciężki dla lotnictwa państwowego. Stan bezpieczeństwa lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych uległ znacznemu pogorszeniu i jest na najniższym od 2001 r. poziomie"

Jednym z powodów tego stanu rzeczy jest m.in. trwający od lat proces ubywania doświadczonych instruktorów i dowódców kluczy powodujący powstanie tzw. dziury pokoleniowej. Efektem tego były trzy ciężkie wypadki. W celu poprawy stanu bezpieczeństwa lotów należy przede wszystkim zwiększyć nakłady finansowe na szkolenie lotnicze, zapewnić limity paliwowe i reśursowe statków powietrznych na poziomie gwarantującym w cyklu rocznym każdemu czynnemu pilotowi nalot w wymiarze co najmniej 40 godzin na indywidualne szkolenie i trening - zaleca płk Grochowski.

Podobne konkluzje zawarł w **raporcie** sporządzonym już po katastrofie smoleńskiej, bo w maju ubiegłego roku, gen. Krzysztof **Załęski**, który wówczas czasowo pełnił obowiązki szefa Sił Powietrznych RP. Wiele miejsca w dokumencie poświęcono dramatycznej sytuacji 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, który zajmuje się przewozem najważniejszych osób w państwie. Ten, uważany za niezwykle elitarny, pułk od kilku już lat boryka się bowiem z problemami, o czym gen. Załęski wielokrotnie informował zarówno Ministerstwo Obrony Narodowej, jak i premiera Donalda Tuska.

W skierowanych do nich jeszcze dwa lata przed katastrofą smoleńską raportach ówczesny dowódca Sił Powietrznych gen. Andrzej Błasik pisał o dramatycznej sytuacji kadrowej i zatrważająco niskiej sprawności samolotów będących na wyposażeniu pułku. Rząd jednak do dzisiaj nic z tą wiedzą nie zrobił, pozostawiając dowódców samym sobie. Konsekwencją tego były chociażby katastrofy w Mirosławcu i Smoleńsku.

W przypadku 36. pułku, w którym średnia wieku statków powietrznych wynosi: w grupie samolotów transportowych - 19,5 roku, zaś w grupie śmigłowców - 23 lata. Sprawność techniczna kształtuje się zaś na poziomie 20-30 procent. Ponadto już w piśmie z marca 2008 roku gen. Krzysztof Załęski i gen. Franciszek Gagor informowali premiera Donalda Tuska, iż oba będące w wyposażeniu 36. SPLT samoloty Tu-154M zgodnie z planem powinny zakończyć swój reśurs techniczny kolejno w 2009 i 2010 roku.

Drastyczny ubytek pilotów odnotował też 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. Doświadczeni piloci przechodzą do firm cywilnych, oferujących dużo lepsze warunki finansowe oraz pracę na nowocześniejszych i



sprawnych maszynach. Tylko od 2008 roku do początku roku 2009 z elitarnego 36. SPLT odeszło aż 12 doświadczonych pilotów, w tym dowódca pułku płk Tomasz Pietrzak oraz dowódca eskadry płk Janusz Macieszczuk, którzy byli jedynymi dowódcami załóg, dodatkowo płk Pietrzak był jedynym instruktorem na samolotach Tu-154M. W związku z powyższym, będąc już na etapie wypowiedzenia, płk Pietrzak prowadził szkolenie nowych załóg w trybie alarmowym i przy jednym dostępnym samolocie.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 95

**Senator Andrzej Owczarek:** Ja mam jedno bardzo krótkie pytanie do pana generała. Tutaj była mowa o tym, że piloci z 36. pułku zaprzestali ćwiczeń na symulatorze w Rosji w 2008 r. Czy to jest prawda? Czy ma pan wiedzę o tym, od kiedy nie uczestniczą? I drugie pytanie: czy ten symulator jest adekwatny do takiego typu samolotu, który ma szereg urządzeń nietypowych? Dziękuję.

**Szef Wojsk Lotniczych Stefan Rutkowski:** Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Do końca nie mam wiedzy, czy faktycznie tak było. Z informacji, które posiadamy czy które ja posiadam, wynika, że wykonywania lotów na trenażerze czy na symulatorze podobno zaprzestano w roku 2008. Ten symulator czy trenażer nie do końca jest taki jak kabina samolotu, ponieważ wprowadzono w nim pewnego rodzaju modyfikacje.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Marcin Idzik:** Chciałbym sprostować troszkę i uzupełnić pierwszą wypowiedź pana generała.

Z informacji, którą przedstawił rzecznik Sił Powietrznych, pan pułkownik Kupracz, wynika, że rezygnacja z lotów na symulatorze zapadła wiosną 2007 r., zaś co do szczegółów to, tak jak mówił pan generał, nie wiadomo, nie jesteśmy w stanie w tej chwili podać, kiedy był ostatni lot na symulatorze – tak naprawdę pewnie taka była intencja pytania zadanego przez pana senatora.

**"Rosjanie nie dość, że nie zabronili im lądować, to jeszcze ich chwalili", onet.pl, 25.02.2011**

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/rosjanie-nie-dosc-ze-nie-zabronili-im-ladowac-to-j,1,4194726,wiadomosc.html>

Piloci 36. specpułku już przed 10 kwietnia 2010 roku lądowali Jakiem-40 w złych warunkach atmosferycznych w Smoleńsku. Rosjanie nie dość, że nie zabronili im lądować, to jeszcze chwalili ich postawę – tak wynika z zeznań świadka, do których dotarły "Wiadomości" TVP1.

Świadkiem prokuratury był dyrektor departamentu w ministerstwie spraw zagranicznych, jak przyznał sam był świadkiem lądowania polskiego Jaka-40 we mgle.

– Na tym samym lotnisku w Smoleńsku oczekiwałem na przylot polskiego samolotu, był to Jak-40. Była podobnie zła pogoda, również była gęsta mgła. Pamiętam, że było słychać ten samolot, ktoś mówił, że wykonał dwa okrążenia, i że jeżeli nie wyląduje za trzecim razem to odejdzie na lotnisko w Mińsku – mówił świadek prokuratorowi.

**Piloci przekręciarze? Kolejne śledztwo w 36 specpułku, Dziennik.pl, 26.02.2011**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/323889,piloci-przekreciarze-kolejne-sledztwo-w-36-specpułku.html>

To oni latali na rządowych "Tutkach". Prokuratura wojskowa prowadzi kolejne śledztwo w sprawie żołnierzy 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego – ustalił „Wprost”.

Warszawska Prokuratura Garnizonowa dwa miesiące temu wszczęła postępowanie sprawdzające dotyczące kapitana (szefa techniki lotniczej pułku) i starszego chorążego (kierownika grupy płatowca i silnika), którzy ubarwiali opinie swoich żołnierzy, dopisując im do kompetencji obsługę wojskowych samolotów. Dzięki podrasowanym dokumentom opiniowani żołnierze bezprawnie pobierali finansowe dodatki do pensji.

**Szykują się zmiany w 36. pułku, Radio ZET, 04.03.2011**

<http://www.radiozet.pl/Wiadomosci/Polska/Szykuja-sie-zmiany-w-36.-pulku>

36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego, który przewozi najważniejsze osoby w państwie przechodzi gruntowny remanent. W zasadzie jednostka będzie tworzona od nowa, a jej szeregi opuści pięciu pilotów.

Pilotów mają zastąpić nowi ludzie z wojsk lotniczych. Doradca szefa Ministerstwa Obrony Narodowej, generał Bogusław Pacek zapewnia, że to będzie prawdziwa elita pilotów.

Doradca ministra Klicha dodaje, że w nowej jednostce będzie służyć o kilku pilotów więcej niż dotychczas. Mają być to piloci z licencjami cywilnymi i z dużym stażem za sterami.

**Nie ma komu pilotować tupolewa, Fakt.pl, 05.03.2011**

<http://www.fakt.pl/Nie-ma-komu-pilotowac-tupolewa,artykuly,97752,1.html>

Choć rządowy tupolew został już naprawiony, pod dużym znakiem zapytania stało przeprowadzenie rekonstrukcji tragicznego lotu do Smoleńska z 10 kwietnia 2010 roku. Jak Fakt dowiedział się nieoficjalnie, w 36. specpułku, który wykonuje loty "tutkami", brakuje odpowiednio wykwalifikowanej załogi.

Według naszych informacji nie zakończono jeszcze szkolenia pilotów, żeby nabrali uprawnień do latania na samolotach Tu-154. Efekt? Nadal nie ma dwóch kompletnych załóg, które mogłyby pilotować maszynę. A zgodnie z instrukcją HEAD, dotyczącą lotów z najważniejszymi osobami w państwie, oprócz załogi prowadzącej maszynę w powietrzu, w pełnej gotowości musi być też zapasowy zespół. Dodatkowo sprawę komplikuje jeszcze fakt, że w ostatnich dniach z jednostką na wniosek nowego dowódcy pożegnał się szef grupy tupolewa ppłk Bartosz Stroiński – ten, który pilotował „tutkę” 7 kwietnia ubiegłego roku podczas lotu do Smoleńska z delegacją premiera Donalda Tuska (54 l.). Odejście tego oficera jeszcze mocniej osłabiło 36. pułk.

**Nie wyszły naciski, to może faktury**, *Nasz Dziennik*, 09.03.2011, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110309&typ=po&id=po05.txt>

Jeden z ogólnopolskich tygodników przygotowuje materiał poświęcony dowódcy lotu do Smoleńska jako członkowi "grupy fałszerzy faktur" w 36. Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego - dowiedział się "Nasz Dziennik".

Tekst ma być gotowy przed pierwszą rocznicą katastrofy. Tym razem, po nieudanej akcji implementowania teorii nacisków na pilotów w wykonaniu gen. Andrzeja Błasika, akcenty mają zostać rozłożone inaczej. Dziennikarska wizja zakłada zaprezentowanie osoby Protasiuka jako zdesperowanego pilota, który chciał dowieść swoich umiejętności w pilotażu, ryzykując lądowanie w skrajnie trudnych warunkach. Manewr miałby zostać doceniony przez dowódcę Sił Powietrznych, co z kolei miałyby zapewnić mu jego wstawiennictwo w sprawie anulowania wyroku.

Temat fakturowy wskazał dziennikarzom minister obrony Bogdan Klich. Wypowiadał się w tej sprawie jeszcze w listopadzie ubiegłego roku w programie w TVN24. W latach 1997-2002 w 36. SPLT, który wozi polskich VIP-ów, miało dojść do wyłudzenia niewielkich środków na diety.

## 7 KWIETNIA

**Macierewicz do Klicha: Pan wiedział, kto tym samolotem leci na śmierć**, *Dziennik.pl*, 03.02.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/320577,macierewicz-do-klicha-pan-wiedzial-kto-tym-samolotem-leci-na-smierc.html>

"To pan jest odpowiedzialny, że złamano wszystkie podstawowe przepisy instrukcji HEAD, którą pan sam podpisał(...) To pan podjął decyzję polecającą wszystkim dowódcom sił zbrojnych polecieć do Smoleńska i dopisał pan +bo ja się też tam wybieram+. Oni polecieci, ale pan się nie wybrał" - powiedział podczas debaty poseł PiS Antoni Macierewicz.

Klich nie zgodził się z Macierewiczem. "Pan doskonale wie, że powodem mojej nieobecności w feralnym locie do Smoleńska była choroba mojej matki" (1) - powiedział szef MON w ramach sprostowania.

**Putin skłonił głowę przed Polakami pomordowanymi w Katyniu**, Autor: Agata Kondzińska, PAP

[http://wyborcza.pl/1,75402,7740141,Putin\\_sklonil\\_glowe\\_przed\\_Polakami\\_pomordowanymi\\_w.html](http://wyborcza.pl/1,75402,7740141,Putin_sklonil_glowe_przed_Polakami_pomordowanymi_w.html)

Premierzy Polski Donald Tusk i Rosji - Władimir Putin złożyli wieńce w polskiej i rosyjskiej części cmentarza w Katyniu w czasie obchodów 70. rocznicy mordu na polskich oficerach.

Na zaproszenie Donalda Tuska rządu do Katynia przyjechali też m.in.: b. prezydent Lech Wałęsa i b. premier Tadeusz Mazowiecki, reżyser Andrzej Wajda z żoną Krystyną Zachwatowicz-Wajdą, historyk prof. Norman Davies, Naczelny Rabin Polski Michael Schudrich, zwierzchnik Cerkwi w Polsce metropolita Sawa, biskup Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego (luterańskiego) w Polsce Jerzy Samiec, biskup pomocniczy warszawski prof. dr. hab. Tadeusz Pikus i dyrektor Państwowego Muzeum Auschwitz-Birkenau Piotr Cywiński.

Z premierem Donaldem Tuskiem do Katynia polecieci też jego ministrowie: Bogdan Zdrojewski, Paweł Graś, Krzysztof Kwiatkowski, Cezary Grabarczyk. Jest też szef klubu parlamentarnego PO Grzegorz Schetyna.

(1) *Wśród ministrów rządu Tuska obecnych w Katyniu 07.04.2010 w powyższym materiale nie wymienia się Bogdana Klicha. Tymczasem był on obecny na uroczystościach (fot. poniżej: za Gazetą Wyborczą). Wg programu uroczystości 10 kwietnia Klich miał lecieć do Katynia z prezydentem Kaczyńskim.*



Katyni 7.04.2010 źródło: Gazeta Wyborcza

ZAMKNIJ X

*Tusk w wywiadzie dla Radia ZET w dniu 13.03.2011 zasugerował, że to prezydent Kaczyński był odpowiedzialny za rozdzielenie wizyt 7 i 10 kwietnia.. Stwierdził:*

- Równie uzasadnioną tezą jest to, że zmarły prezydent Lech Kaczyński rozdzielił dwie wizyty. To jest tyle samo warty argument. Były dwie wizyty, ponieważ przez długie, długie miesiące przygotowywana naszymi staraniami manifestacja władzy rosyjskiej wobec ofiar Katynia była - jak sądzę - osiągnięciem polskiej dyplomacji i to takim bezdyskusyjnym. (...)

Tylko że ja inaczej niż Jarosław Kaczyński nie będę w związku z tym codziennie krzychał: „to Lech Kaczyński, proponując dwie wizyty, naciskając na konieczność swojej odrębnej wizyty doprowadził do katastrofy”, bo mówienie czegoś takiego, jest czymś wyjątkowo paskudnym.

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/325951,szef-rzadu-diagnostuje-kaczynskiego-w-tle-katastrofa-tu-154.html>

**Macierewicz: Tusk kłamie**, *Niezależna.pl*, 14.03.2011

<http://niezalezna.pl/7566-macierewicz-tusk-klamie>

Antoni Macierewicz, szef parlamentarnego zespołu badającego katastrofę smoleńską, przedstawił dziś Sejmie dokument, z którego jednoznacznie wynika, że strona rosyjska nie życzyła sobie wspólnej wizyty polskiego prezydenta i premiera w Katyniu 10 kwietnia 2010 r., a polski rząd to zaakceptował. Wczoraj portal niezalezna.pl przytoczył inne dokumenty na ten temat.

Szef parlamentarnego zespołu badającego katastrofę smoleńską przedstawił też notatkę ministra w kancelarii Lecha Kaczyńskiego - Mariusza Handzlika ze spotkania z podsekretarzem stanu w MSZ Andrzejem Kremerem, w sprawie zeszłorocznych obchodów katyńskich. Jak pisał Handzlik w dokumencie z 23 lutego 2010 roku, Kremer przedstawił mu podczas rozmowy trzy możliwe scenariusze organizacji obchodów w Katyniu.

Pierwszy polegał na tym, że Lech Kaczyński do Katynia nie jedzie i nie uczestniczy w obchodach, w których biorą udział Tusk i premier Rosji Władimir Putin. Drugi scenariusz zakładał, że prezydent sam uczestniczy w obchodach w Katyniu, a Tusk i Putin udają się tam w innym terminie. Trzeci mówił, że prezydent i premier wspólnie uczestniczą w obchodach katyńskich.

W notatce Handzlik napisał, że ten trzeci scenariusz - jak zaznaczył w rozmowie Kremer - "ze względu na stanowisko strony rosyjskiej - jest trudny do realizacji".

## PRZYGOTOWANIE LOTU, PROCEDURY OCHRONY

**Prezydent bez ochrony**, *Dziennik.pl*, 27.11.2008, Autor: TOKU

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/83354,prezydent-bez-ochrony.html>

"Jeśli zabiorą mi Krzysia, to ja w ogóle nie chcę ochrony" - powiedział Lech Kaczyński i... zrezygnował z obstawy BOR. Nie chce jej do czasu powrotu do służby Krzysztofa Olszowca. To ten oficer odpowiadał za bezpieczeństwo prezydenta podczas jego wizyty w Gruzji. BOR już zapowiedział, że będzie ochraniał prezydenta, czy

on sobie tego życzy, czy nie!

**Stowarzyszenie Rodzin Katyń 2010 - dlaczego apelujemy o prawdę i pamięć, Wystąpienie Zuzanny Kurtyki podczas wysłuchania publicznego w Parlamencie Europejskim w sprawie katastrofy polskiego samolotu pod Smoleńskiem**  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101210&typ=my&id=my01.txt>

Jak trudna jest to walka do dziś, świadczą dwie wizyty władz polskich - 7 kwietnia i 10 kwietnia 2010 roku. Pierwsza - na uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod budowaną w Katyniu cerkiew - na którą poleciał pan premier Tusk. Druga - by uczcić pomordowanych polskich oficerów - wizyta polskiej delegacji na czele z prezydentem. O tym, że to Rosjanie domagali się, by odbyły się dwie różne wizyty, dowiedziałam się wraz z polskim społeczeństwem dopiero po moim powrocie z Katynia - w drugiej połowie września 2010 roku. O tym, że minister Arabski - szef kancelarii premiera, w Moskwie 17 i 18 marca 2010 r. uzgadniał właśnie taki scenariusz z Rosjanami, nie w ambasadzie RP ani w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, tylko w restauracji (1), dowiedzieliśmy się dopiero z akt śledztwa.

(1) *Możliwość, że rozmowy w moskiewskiej restauracji prowadzone przez szefa Kancelarii Premiera nie były przez rosyjskie służby rejestrowane w celu późniejszego wykorzystania operacyjnego, należy odrzucić jako skrajnie nieprawdopodobną.*

**"Wizyty Tuska i L. Kaczyńskiego do Rosji były identyczne", TOK FM, 14.09.2010**  
<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Wizyty-Tuska-i-L-Kaczynskiego-do-Rosji-byly-identyczne,wid,12663404,wiadomosc.html?ticaid=1b2a0>

Status wizyty w Rosji, tak jak wizyty zagranicznych gości w Polsce, określa państwo przyjmujące. Nasz premier miał zaproszenie premiera Rosji. Natomiast prezydent nie miał zaproszenia swojego odpowiednika. Dlatego namawiałem wtedy prezydenta, żeby np. uhonorował żołnierzy zamordowanych w Miednoje. Wtedy problem protokolarny byłby rozwiązany. Natomiast status protokolarny wizyty i przygotowania wizyty nie mają ze sobą nic wspólnego. Obie wizyty były przygotowywane identycznie - powiedział **Sikorski** w TOK FM.

**Szpieg w Watykanie. Dyplomata w RP, Rzeczpospolita, 18.12.2010, Autor: Cezary Gmyz**  
[http://www.rp.pl/artykul/2,580731\\_Szpieg-jezuita-i-klamca.html](http://www.rp.pl/artykul/2,580731_Szpieg-jezuita-i-klamca.html)

**Tomasz Turowski** to jedna z najbardziej tajemniczych postaci polskiej dyplomacji. Choć w polityce zagranicznej aktywny jest od lat, niewiele o nim wiadomo. Jako ambasador tytularny w Moskwie był obecny na płycie lotniska Siewiernyj 10 kwietnia, gdzie oczekiwano na przylot Tu-154 z prezydentem Lechem Kaczyńskim na pokładzie. Po katastrofie udzielił wywiadu rosyjskim mediom.

IPN twierdzi, że Turowski złożył nieprawdziwe oświadczenie lustracyjne. Teczka Turowskiego nie jest dostępna w zbiorach jawnych IPN. Do pracy w wywiadzie wytypował go Wydział XIV Departamentu I. Departament I był elitą Służby Bezpieczeństwa. A Wydział XIV – najbardziej zakonspirowaną strukturą w tajnych służbach PRL. Zajmował się wywiadem z pozycji „N”, czyli nielegalnych. Oficerowie tego wydziału pracujący w centrali w dokumentach służbowych prawie nigdy nie występowali pod prawdziwymi danymi, lecz pod tzw. nazwiskami legalizacyjnymi. Ich tożsamość znali jedynie kolejni naczelnicy Wydziału XIV oraz szefowie Departamentu I. Dostęp do ich danych miało też sowieckie KGB.

W 1993 r. rozpoczął pracę w MSZ. W departamencie Europa II (zajmującym się Europą Wschodnią) najpierw był doradcą, potem wicedyrektorem. W 1996 r. wyjechał do ambasady w Moskwie. Tam najpierw pełnił funkcję radcy, potem ministra pełnomocnego.

– Był wysoko oceniany przez naszych rosyjskich partnerów, o czym wiem drogą nieoficjalną – mówił ówczesny szef MSZ Władysław Bartoszewski, rekomendując Turowskiego na stanowisko ambasadora na Kubie 8 marca 2001 r.

Po objęciu funkcji szefa MSZ przez Radosława Sikorskiego Turowski szybko staje się jedną z jego najbardziej zaufanych osób. Według naszych informacji ma zasadniczy wpływ na proces zbliżenia polsko-rosyjskiego. Jednym z ostatnich zadań Turowskiego był udział w przygotowaniach wizyt Donalda Tuska, a potem Lecha Kaczyńskiego w Smoleńsku.

**Co Tomasz Turowski robił w Smoleńsku 10 kwietnia i w Rzymie 13 maja?, Wirtualna Polonia, Autor: Włodek Kuliński, 16.02.2011**  
<http://wirtualnapolonia.com/2011/02/16/co-tomasz-turowski-robil-w-smolensku-10-kwietnia-i-w-rzymie-13-maja/>

Swoją karierę w III RP Turowski w zasadzie zawdzięcza dwóm ludziom (nawiasem mówiąc, obaj byli przeciwnikami lustracji) – Bronisławowi **Geremkowi** i Władysławowi **Bartoszewskiemu**. Turowski dostał pracę w MSZ w 1993 roku. Trafił do Departamentu Europa II, zajmującego się Europą Wschodnią. W 1996 roku wjechał do Moskwy jako radca a potem minister pełnomocny. Turowski uchodził wówczas za dobrego znajomego profesora Geremka, wręcz za osobę ze słynnego „notesu Geremka” i gdyby nie on, prawdopodobnie nie trafiłby do Europy II.

*Tomasz Turowski jest autorem stwierdzenia w wywiadzie dla rosyjskiego radia Finam FM z 12.04.2010: „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 wyrośnie to, na co my wszyscy czekamy - nowe, dobre stosunki pomiędzy Polską i Rosją.”*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101220&typ=po&id=po15.txt>

*Tomasz Turowski po ujawnieniu swoich związków ze służbami specjalnymi PRL przez media podał się do dymisji, która została przyjęta przez min. Sikorskiego. Zgodnie z informacją podaną przez Cezarego Gmyza w programie „Warto rozmawiać” w dniu 22.02.2011, Turowski jest osobą osobiście znającą premiera Władimira Putina.*

<http://www.youtube.com/watch?v=q-eM8OkgaBY>

<http://www.youtube.com/watch?v=yFcaj4Ligxg>

<http://www.youtube.com/watch?v=fPB2WKZK3LM&feature=related>

**Jest porozumienie prezydenta i premiera ws. Katynia**, gazetaprawna.pl, 04.03.2010

<http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/>

[%20403210,jest\\_porozumienie\\_prezydenta\\_i\\_premiera\\_ws\\_katynia.html](http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/%20403210,jest_porozumienie_prezydenta_i_premiera_ws_katynia.html)

Szef Kancelarii Prezydenta Władysław Stasiak powiedział w środę PAP, że MSZ zwróciło się do prezydenta Lecha Kaczyńskiego o przewodniczenie uroczystościom w Katyniu, które odbędą się 10 kwietnia. Według mediów, premier Donald Tusk w Katyniu ma być 7 kwietnia.

**"Prezydent został oficjalnie poproszony przez administrację rządową, konkretnie przez MSZ, o przewodniczenie polskim uroczystościom państwowym, głównym, które będą organizowane 10 kwietnia"** - podkreślił szef Kancelarii Prezydenta.

"Współdziałamy przy tym, ustalamy harmonogram, ustalamy scenariusz, wsparcie dla tego całego przedsięwzięcia" - powiedział Stasiak, odnosząc się do uroczystości planowanych na 10 kwietnia. Jak podkreślił, w piśmie do prezydenta napisano, że właśnie tego dnia organizowane są oficjalne, państwowe uroczystości w Katyniu.

W mediach pojawiła się w środę informacja, że premier Donald Tusk wraz z premierem Rosji Władimirem Putinem uda się do Katynia 7 kwietnia. "Jeżeli pan premier ma inne plany, to już jest zupełnie inna historia" - powiedział Stasiak, pytany o komentarz w tej sprawie.

**Rosjanie: Nic nie wiemy o wizycie Lecha Kaczyńskiego w Katyniu**, RMF24, 11.03.2010

<http://www.rmfm24.pl/fakty/swiat/news-rosjanie-nic-nie-wiemy-o-wizycie-lecha-kaczynskiego-w-nId,241447>

Oficjalnie nic nie wiemy o zamiarze przyjazdu prezydenta Kaczyńskiego do Katynia - oświadczył podczas konferencji prasowej w Moskwie rzecznik resortu dyplomacji Andriej Niesterienko. Nie sprecyzował, czy chodzi mu o udział Lecha Kaczyńskiego w uroczystościach 7 kwietnia, gdy spotkają się premierzy Polski i Rosji, czy też o przyjazd prezydenta do Katynia 10 kwietnia.

Co jasne, wiemy o publikacjach w polskiej prasie o zamiarze przyjazdu do Katynia także prezydenta Polski, pana Kaczyńskiego, ale jak do tej pory żadna oficjalna informacja na ten temat z polskiej strony nie napłynęła - oświadczył Niesterienko.

**Ciąg dalszy zamieszania wokół wizyty prezydenta w Katyniu**, RMF24, 12.03.2010

<http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-ciag-dalszy-zamieszania-wokol-wizyty-prezydenta-w-katyniu,nId,241527>

Delegacja Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa rozmawiała w Rosji o cmentarzu katyńskim w kontekście wizyty prezydenta i premiera na uroczystościach - dowiedział się reporter RMF FM Krzysztof Zasada. Rosyjskie MSZ oświadczyło, że oficjalnie nic nie wie o przyjeździe Lecha Kaczyńskiego. Z kolei polskie MSZ zapewnia, że o udziale w obchodach rocznicy zbrodni katyńskiej i prezydenta, i premiera rozmawiało w poniedziałek z rosyjskim ambasadorem.

Cały czas trwają rozmowy o obchodach z rosyjskim ambasadorem. Jeśli MSZ w Moskwie mówi, że nic o tym nie wie, to chyba znaczy, że wiedzieć nie chce.

**BOR: Na smoleńskim lotnisku było dwóch funkcjonariuszy BOR**, Gazeta.pl, 21.10.2010

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8550889,BOR\\_Na\\_smolenskim\\_lotnisku\\_bylo\\_dwoch\\_funkcjonariuszy.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8550889,BOR_Na_smolenskim_lotnisku_bylo_dwoch_funkcjonariuszy.html)

Na lotnisku w Smoleńsku 10 kwietnia było dwóch funkcjonariuszy BOR z ambasady w Moskwie - poinformował zastępca szefa BOR płk Paweł Bielawny, który zatwierdził plan zabezpieczenia wizyty prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Katyniu.

Poinformował, że za zabezpieczenie lotniska w Smoleńsku odpowiadała strona rosyjska, m.in. Federalna

Służba Bezpieczeństwa i milicja. Dodał, że funkcjonariusze BOR w czasie rekonesansu nie zostali wpuszczeni na lotnisko, ze względu na to, że jest to obiekt wojskowy. "Musimy dostosować się do prawa gospodarza" - wyjaśnił wiceszef BOR.

**Posiedzenie Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010, 03.08.2010**

<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>

*Antoni Macierewicz:* Były 4 próby wyjazdu rekonesansowego do Smoleńska, bo to lotnisko było zamknięte. To lotnisko było nieużywane i zamknięte. I strona polska nie otrzymała- a dokładnie Prezydent nie otrzymał potwierdzenia, że lotnisko zostało otwarte, aż do wyjazdu. Potwierdzenie że lotnisko zostało otwarte przyszło do Pana Prezydenta 12 kwietnia.

*Elżbieta Kruk:* Jakie rekonesanse? Czyje?

*A.M. :* Rekonesanse organizowane przez MSZ wspólnie i zapraszające przedstawicieli Kancelarii Prezydenta. 4 rekonesanse, wszystkie zostały przez Ministra Spraw Zagranicznych odwołane.

*E.K.:* Odwołane? Czyli one się nie odbyły?

*A.M.:* Odwołane. Nie odbyły się. Odbyło się ostatnie, ale nie wpuszczono ich do Smoleńska.

**8 kwietnia lotnisko w Smoleńsku nie wiedziało o przylocie Prezydenta!**, *wpolityce.pl, 05.11.2010, Autor: ZNP*

[http://www.wpolityce.pl/view/3532/8\\_kwietnia\\_lotnisko\\_w\\_Smolensku\\_nie\\_wiedziało\\_o\\_przylocie\\_Prezydenta\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3532/8_kwietnia_lotnisko_w_Smolensku_nie_wiedziało_o_przylocie_Prezydenta_.html)

Ujawniamy treść korespondencji mailowej między wysokimi urzędnikami z 8 kwietnia.

O 14:53 Dariusz Górczyński, naczelnik Wydziału Federacji Rosyjskiej w Departamencie Wschodnim MSZ pisze do ambasadora w Moskwie Jerzego Bahra. Wiadomość wysłała także m.in. do wiceministra spraw zagranicznych Andrzeja Kremera i szefa Protokołu Dyplomatycznego Mariusza Kazany.

„Lotnisko w Smoleńsku nic nie wie o zgodzie na lądowanie samolotu z Prezydentem. Będę wdzięczny za przekazanie mailem numeru zgody na przelot i lądowanie.”

6 minut po mailu Górczyńskiego minister Kremer odpisuje:

„Zwracam uwagę, że kwestia lądowania samolotu / samolotów jest fundamentalna!!! Proszę o pilne wyjaśnienie wszystkich szczegółów związanych z dojazdem delegacji i innych szczegółów organizacyjnych.”

**„Nie ma technicznej możliwości lądowania”**, *Autor: kaien, gsad; Źródło: „Wprost”, „Rzeczpospolita”, 09.10.2010*

<http://www.tvp.info/informacje/polska/nie-ma-technicznej-mozliwosci-ladowania/2956097>

„W związku z likwidacją jednostki wojskowej Siewiernyj obsługującej lotnisko w Smoleńsku nie ma technicznej możliwości wylądowania samolotu specjalnego z grupą przygotowawczą wizyty Premiera RP (brak sprzętu zabezpieczenia lotów w tym cystem paliwowych, mobilnych agregatów prądowców, sprzętu utrzymania pasa startowego)” – pismo tej treści wystosował 9 marca ówczesny ambasador, Jerzy Bahr do dwóch urzędników MSZ: dyrektora departamentu wschodniego Jarosława Bratkiewicza i dyrektora departamentu konsularnego Jarosława Czubińskiego.

**Pułk chciał, by rosyjski nawigator leciał Tu-154**, *TVN24, 08.06.2010, Autor: jaś, nsz/fac/k*

[http://www.tvn24.pl/12690,1659704,0,1,pulk-chcial-by-rosyjski-nawigator-lecial-tu\\_154,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/12690,1659704,0,1,pulk-chcial-by-rosyjski-nawigator-lecial-tu_154,wiadomosc.html)

W połowie marca Dowództwo Sił Powietrznych zwróciło się do Rosji z prośbą w trzech sprawach: o wyrażenie zgody na lądowanie na lotnisku w Smoleńsku, aktualną kartę podejścia do lądowania oraz o rosyjskiego nawigatora, tzw. lidera. Wszystkie wnioski zostały przekazane przez polską ambasadę w Moskwie i dotyczyły lotu zarówno premiera z 7 kwietnia oraz prezydenta z 10.

Polska strona odpowiedzi nie otrzymała do końca marca. Postanowiono więc ponownie wysłać pismo, ale już bez prośby o rosyjskiego nawigatora. Rosyjskojęzyczna ekipa pilotów została już bowiem zebrana.

Jak w Dowództwie Sił Zbrojnych dowiedziała się TVN24, odpowiedź nadeszła kilka dni przed wylotem Donalda Tuska do Rosji. Była jednak niepełna - wydano tylko zgodę na lądowanie. Nie otrzymano jakichkolwiek informacji zwrotnych nt. karty podejścia do lądowania, która informuje m.in. o długości pasa startowego, o zmianach jakie ewentualnie zaszły na lotnisku.

Dlaczego rosyjski nawigator nie poleciał ani z premierem, ani z prezydentem? Nie wiadomo. - Strona rosyjska nie potwierdziła gotowości do zabezpieczenia lotów przez lidera – mówi lakonicznie ppłk Robert Kupracz, rzecznik prasowy Dowództwa Sił Powietrznych w rozmowie z "Rzeczpospolitą".

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.131

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

Zapotrzebowanie na lot dostarczone przez Polską Ambasadę w FR zawierało prośbę o nawigatora (lidera). Później polska strona odmówiła skorzystania z usług nawigatora.

Zgodnie z relacją Piotra **Zaremby**, w czasie rozmowy w Łoży Prasowej TVN24 związanej z publikacją ostatecznego Raportu MAK dziennikarz Jan **Osiecki** cyt. „wyśmiewał on polskie uwagi do raportu”. Udzielił przy tym nieprawdziwej wypowiedzi w sprawie obecności lidera na pokładach polskich samolotów latających do Rosji (wg niego rosyjscy liderzy nie latali od lat 90-tych).

Informacji tej nie potwierdził Michał Kamiński, który stwierdził że podczas poprzedniego lotu Prezydenta Kaczyńskiego do Katynia towarzyszył mu rosyjski lider.

[http://www.wpolityce.pl/blog/post/6027/Niektorzy\\_dziennikarze\\_zachowuja\\_sie\\_jak\\_rosyjscy\\_lobbisci\\_Przekonalem\\_sie\\_o\\_tym\\_na\\_wlasnej\\_skorze\\_Rysuje\\_Krauze.html](http://www.wpolityce.pl/blog/post/6027/Niektorzy_dziennikarze_zachowuja_sie_jak_rosyjscy_lobbisci_Przekonalem_sie_o_tym_na_wlasnej_skorze_Rysuje_Krauze.html)

**Ewa Błasik: mąż nie było w kokpicie**, TVP Info, 14.03.2011

<http://tvp.info/informacje/polska/ewa-blasik-meza-nie-bylo-w-kokpicie/4144737>

Ewa Błasik: 9 kwietnia, jak mówią generałowie, w Dowództwie Sił Powietrznych, którzy widzieli mojego męża i rozmawiali z nim, twierdzą, że tak jakby przeczuwał coś. Chciał zabrać wszystkich dowódców Sił Zbrojnych na pokład samolotu Jak-40. Dopiero w późnych godzinach, kiedy do dowództwa dotarła ostateczna lista, na której widniały wszystkie nazwiska dowódców Sił Zbrojnych, którzy mieli wsiąść na pokład specjalnego samolotu do Katynia Tu-154. Wówczas zrezygnował.

**10 kwietnia: średni stopień zagrożenia**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100927&typ=po&id=po01.txt>

"Nasz Dziennik" ujawnia: Przed lotem rządowego Tu-154M do Smoleńska polski kontrwywiad odnotował wzmożoną nadaktywność służb rosyjskich. Z tego względu wizycie polskiej delegacji z prezydentem Lechem Kaczyńskim na czele nadano w ramach zabezpieczających działań operacyjnych tzw. średni stopień zagrożenia bezpieczeństwa. Dokumenty potwierdzające ten fakt spoczywają w kancelarii tajnej Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie.

Dokumenty znajdujące się w warszawskiej prokuraturze to dwie kartki dotyczące planowania obu wizyt: 7 i 10 kwietnia. Na karcie dotyczącej lotu premiera widnieje informacja o istnieniu potencjalnego zagrożenia ze strony terrorystów kaukaskich. Z kolei na drugiej, odnoszącej się do planowanej wizyty prezydenta Lecha Kaczyńskiego, jest jeszcze dodatkowo mowa o rozpoznaniu zagrożenia inwigilacją rosyjskich służb specjalnych.

Inwigilacja kontrwywiadu rosyjskiego w stosunku do prezydenta RP może oznaczać: rozpoznanie środowiska, jakie otacza głowę państwa, rozpoznanie jego planów oraz próbę zbierania materiałów obciążających prezydenta, a także infiltrację środków technicznych - czyli dostęp do sprzętu, którym się posługiwał, w tym m.in. telefonu satelitarnego.

**Oświadczenie Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010, 14.10.2010**

[http://niezalezna.pl/artukul/macierewicz\\_o\\_konferencji\\_prokuratorow/40181/1](http://niezalezna.pl/artukul/macierewicz_o_konferencji_prokuratorow/40181/1)

W związku z konferencją prasową prokuratora Seremeta i Szeląga Zespół Parlamentarny Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 r. stwierdza:(...)

5. Skandalicznym zaniechaniem polskiego rządu było zlekceważenie informacji o grożącym zamachu terrorystycznym, o czym służby lotnicze wiedziały już 9 kwietnia br. Mimo to nie podjęto żadnych działań chroniących Prezydenta, dowódców wojskowych i elitę państwową lecącą do Smoleńska.

**Anna Pietraszek:** "Ta lista pasażerów krążyła po prostu ot tak, już od kilku dni, z maili na maile"

[http://www.wicipolskie.org/index.php?option=com\\_content&task=view&id=3492&Itemid=56](http://www.wicipolskie.org/index.php?option=com_content&task=view&id=3492&Itemid=56)

- Jak to możliwe, że miała Pani listę pasażerów kilka dni przed tragicznym odlotem prezydenckiego Tupolewa?

- Dostałam tę listę od młodych dziennikarzy, którzy prosili mnie o radę z kim przeprowadzić ewentualnie wywiady. Ta lista pasażerów krążyła po prostu ot tak, już od kilku dni, z maili na maile. Potem siedziałam w domu, to było w poniedziałek, i zastanawiałam się jak to możliwe, że ja mam pełną listę generałów, kapelanów, polityków, którzy lecą z prezydentem i że ta lista jest w obiegu. Wierzyć mi się nie chciało, że oni wszyscy są na tej jednej liście. Pomyślałam, że może będą rozdzieleni, że może to tylko lista obecności w Katyniu. Nie mogłam tego pojąć i niestety wziąć na serio. Generał Skrzypczak mówił niedawno w telewizji, że po wypadku Casy podkreślano wymóg bezpieczeństwa, że kiedy leci kilku dowódców to trzeba ich rozdzielać, a przecież z polskimi generałami leciał prezydent, nie tylko głowa państwa, ale zwierzchnik sił zbrojnych, osoba odpowiedzialna za całe bezpieczeństwo kraju! Trzeba teraz zwrócić uwagę na to jakim cudem znaleźli się w jednym samolocie generałowie, politycy i sam prezydent? Jakim cudem ta lista

krążyła od tak po Internecie? Jakim cudem!? Czy nasz prezydent był tak kompletnie pozbawiony ochrony? Kto pracował nad tym, żeby on był tak nagi? Czy nikt nie myślał o ich ochronie?... Niemożliwe. To się samo nie stało.

*Klich miał lecieć! - "NP" publikuje pierwotną listę pasażerów Tu-154M*

<http://www.naszapolska.pl/index.php/redakcja/975-klich-mia-lecie-qnpq-publikuje-pierwotn-list-pasaerow-tu-154m>

Przeczytaj listę pasażerów rządowego Tu-154M, która według naszych ustaleń krążyła po dziennikarskich mailach przynajmniej od 4 kwietnia 2010 r.

Warto podkreślić, że zdarzało się, iż listy delegacji dyplomatycznych czy VIP-ów były znane prasie, ale nigdy nie było takiego rejestru aż tylu arcyważnych osób z punktu widzenia funkcjonowania państwa na jednej liście, jawnej, krążącej po Internecie i zawierającej dodatkowo personalia wszystkich oficerów Biura Ochrony Rządu.

SKŁAD DELEGACJI TOWARZYSZĄCEJ  
PREZYDENTOWI RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
LECHOWI KACZYŃSKIEMU  
w uroczystości 70. rocznicy zbrodni katyńskiej  
na cmentarzu w Katyniu  
10 KWIEŃNIA 2010 roku

**1. Pan Lech KACZYŃSKI**

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

2. Pani Maria KACZYŃSKA

Małżonka Prezydenta RP

DELEGACJA OFICJALNA

3. Pan Ryszard KACZOROWSKI, były Prezydent RP na Uchodźctwie

4. Pan Jerzy BAHR, Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej

5. Pan Bogdan KLICH, Minister Obrony Narodowej

6. Pan Władysław STASIAK, Sekretarz Stanu, Szef Kancelarii Prezydenta RP

7. Pan Aleksander SZCZYGŁO, Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego

8. Pan Jacek SASIN, Sekretarz Stanu, Zastępca Szefa Kancelarii Prezydenta RP

9. Pani Małgorzata BOCHENEK, Sekretarz Stanu w KPRP

10. Pan Paweł WYPYCH, Sekretarz Stanu w KPRP

11. Pan Mariusz HANDZLIK, Podsekretarz Stanu w KPRP

12. Pan Andrzej KREMER, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych RP

13. Pan Tomasz MERTA, Podsekretarz Stanu w MKiDN

14. Pani Krystyna BOCHENEK, Wicemarszałek Senatu RP

15. Pan Krzysztof PUTRA, Wicemarszałek Sejmu RP

16. Pan Jerzy SZMAJDZIŃSKI, Wicemarszałek Sejmu RP

17. Pan Gen. Franciszek GAĞOR, Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego

18. Pan Andrzej PRZEWOŹNIK, Sekretarz ROPWiM

19. Pan Kazimierz KUBERSKI, Dyrektor Biura Spraw Zagranicznych KPRP

20. Pan Mariusz KAZANA, Dyrektor Protokołu Dyplomatycznego MSZ

PRZEDSTAWICIELE PARLAMENTU RP

21. Pan Leszek DEPTUŁA, Poseł na Sejm RP

22. Pan Grzegorz DOLNIAK, Poseł na Sejm RP

23. Pani Janina FETLIŃSKA, Senator RP

24. Pani Grażyna GĘSICKA, Poseł na Sejm RP

25. Pan Przemysław GOSIEWSKI, Poseł na Sejm RP

26. Pan Sebastian KARPINIUK, Poseł na Sejm RP

27. Pani Izabela JARUGA – NOWACKA, Poseł na Sejm RP

**28. Pan Jarosław KACZYŃSKI, Poseł na Sejm RP**

29. Pani Aleksandra NATALLI – ŚWIAT, Poseł na Sejm RP

30. Pan Arkadiusz RYBICKI, Poseł na Sejm RP

31. Pani Jolanta SZYMANEK – DERESZ, Poseł na Sejm RP

32. Pan Wiesław WODA, Poseł na Sejm RP

33. Pan Edward WOJTAS, Poseł na Sejm RP

OSOBY TOWARZYSZĄCE

34. Pan Janusz KURTYKA, Prezes Instytutu Pamięci Narodowej

35. Pan Sławomir SKRZYPEK, Prezes Narodowego Banku Polskiego



36. Pan Janusz KOCHANOWSKI, Rzecznik Praw Obywatelskich
37. Pan Janusz KRUPSKI, Kierownik Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych
38. Ks. Prałat Roman Indrzejczyk, Kapelan Prezydenta RP
39. Pani Barbara MAMIŃSKA, Dyrektor Biura Kadr i Odznaczeń KPRP
40. Pani Zofia KRUSZYŃSKA - GUST, Dyrektor Zespołu Sekretariatu Prezydenta RP Zastępca Szefa Gabinetu Prezydenta RP
41. Pani Izabela Tomaszewska, Dyrektor Zespołu Protokolarnego KPRP
42. Pani Katarzyna DORACZYŃSKA, Zastępca Dyrektora Gabinetu Szefa Kancelarii
43. Pan Dariusz GWIZDAŁA, Zastępca Dyrektora Gabinetu Szefa Kancelarii
44. Pan Jakub OPARA, Zastępca Dyrektora Zespołu Obsługi Organizacyjnej Prezydenta RP
45. Pan gen. bryg. Stanisław NAŁĘCZ – KOMORNICKI, Kanclerz Orderu Wojennego Virtuti Militari
46. Pan ppłk Zbigniew DEBSKI, Członek Kapituły Orderu Wojennego Virtuti Militari
47. Pan Jerzy WOŹNIAK, Członek Rady do Spraw Kombatantów przy Prezydencie RP
48. Pan Czesław CYWIŃSKI, Prezes Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej
49. ks. Ryszard RUMIANEK, Rektor UKSW
50. Pan Piotr NUROWSKI, Prezes Polskiego Komitetu Olimpijskiego
51. Pan prof. Jerzy POMIANOWSKI
52. Pani Anna WALENTYNOWICZ
53. Pani Janina MATUSIEWICZ
54. Pan Janusz ZAKRZEŃSKI, Aktor
55. Pan Adam KWIATKOWSKI, Gabinet Szefa Kancelarii Prezydenta RP
56. Pan Marcin WIERZCHOWSKI, Gabinet Szefa Kancelarii Prezydenta RP
57. Pan Maciej JAKUBIK, Biuro Spraw Zagranicznych KPRP
58. Pan Tadeusz STACHELSKI, Protokół Dyplomatyczny MSZ
59. Pan Dariusz Jankowski, Zespół Obsługi Organizacyjnej Prezydenta RP
60. Pani Agnieszka KOŁACZ-SARNOWSKA, Biuro Prasowe w KPRP
61. Pan Adam JUHANOWICZ, Biuro Prasowe w KPRP
62. Pan Wojciech LUBIŃSKI, Lekarz Prezydenta RP
63. Pani Marzenna PAWLAK, Biuro Kadr i Odznaczeń w KPRP
64. Pan Jacek Strzegocki, TV Prezydenta
65. Pan Kazimierz Resiak, TV Prezydenta
66. Pan Maciej OSIECKI, osobisty Fotograf Prezydenta RP
67. Pan ....., Tłumacz jęz. rosyjskiego

Przedstawiciele Kościołów i wyznań religijnych

68. Ks. Bp. Gen. dyw. Tadeusz PŁOSKI, Ordynariusz Polowy Wojska Polskiego
69. Abp Gen. bryg. Miron Chodakowski, Prawosławny Ordynariusz Wojska Polskiego
70. Ks. płk Adam PILCH Ewangelickie Duszpasterstwo Polowe
71. ks. ppłk Jan OSIŃSKI, Ordynariat Polowy Wojska Polskiego
72. Pan Tomasz MIŚKIEWICZ Mufti – Przewodniczący Najwyższego Kolegium Muzułmańskiego w RP

PRZEDSTAWICIELE RODZIN KATYŃSKICH i INNYCH STOWARZYSZEŃ

73. Pan Edward DUCHNOWSKI, Sekretarz Generalny Związku Sybiraków
74. ks. Prałat Bronisław GOSTOMSKI
75. ks. Józef JONIEC, Prezes Stowarzyszenia Parafiada, współinicjator akcji sadzenia Dębów
76. ks. Zdzisław KRÓL, Kapelan Warszawskiej Rodziny Katyńskiej 1987-2007
77. ks. Andrzej KWAŚNIK, Kapelan Federacji Rodzin Katyńskich
78. Pan Tadeusz LUTOBORSKI
79. Pani Bożena ŁOJEK, Prezes Polskiej Fundacji Katyńskiej
80. Pan Stefan MELAK, Prezes Komitetu Katyńskiego
81. Pan Stanisław MIKKE, Wiceprzewodniczący ROPWiM
82. Pani Bronisława ORAWIEC - LOFFLER
83. Pani Katarzyna PISKORSKA
84. Pan Andrzej SARIUSZ - SKĄPSKI
85. Pan Wojciech SEWERYN
86. Pan Leszek SOLSKI
87. Pani Teresa WALEWSKA - PRZYJAŁKOWSKA, Fundacja „Golgota-Wschodu”
88. Pani Gabriela ZYCH
89. Pani Ewa BĄKOWSKA- wnuczka Gen. bryg. Mieczysława Smorawińskiego

PRZEDSTAWICIELE SIŁ ZBROJNYCH RP

90. Pan Gen. Bronisław KWIATKOWSKI, Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych
91. Pan Gen. broni pil. Andrzej BŁASIK, Dowódca Sił Powietrznych RP
92. Pan Gen. dyw. Tadeusz BUK, Dowódca Wojsk Lądowych
93. Pan Gen. dyw. Włodzimierz POTASIŃSKI, Dowódca Wojsk Specjalnych
94. Pan Wiceadmirał Andrzej KARWETA, Dowódca Marynarki Wojennej RP
95. Pan Gen. bryg. Kazimierz GILARSKI, Dowódca Garnizonu Warszawa
96. Pan Ppłk Leszek ELAS, Komendant Główny Straży Granicznej

FUNKCJONARIUSZE BOR

97. Pan Paweł JANECZEK, Funkcjonariusz BOR
98. Pan Dariusz MICHAŁOWSKI, Funkcjonariusz BOR
99. Pan Piotr NOSEK, Funkcjonariusz BOR
100. Pan Jacek SURÓWKA, Funkcjonariusz BOR
101. Pan Paweł KRAJEWSKI, Funkcjonariusz BOR
102. Pan Bartłomiej HEBDA, Funkcjonariusz BOR
103. Pan Marek ULERYK, Funkcjonariusz BOR

DZIENNIKARZE

104. Pan Jerzy KUBRAK, Fakt
105. Pan Jacek TURCZYK, PAP
106. Pan Wojciech CEGIELSKI, Polskie Radio IAR
107. Pan Jakub BERENT, Radio ESKA / VOX FM / WAWA
108. Pani Agnieszka LICHNEROWICZ, Radio TOK FM
109. Pani Danuta WOŹNICKA, Radio ZET
110. Pan Paweł ŚWIĄDER, RMF FM
111. Pan Paweł ŻUKOWICZ, TV TRWAM
112. Pan Jan MRÓZ, TVN24
113. Pan Piotr FERENC, Gazeta Polska
114. Pan Marcin WOJCIECHOWSKI, Gazeta Wyborcza
115. Pan Krzysztof STRZĘPKA, Polska Agencja Prasowa SA
116. Pan Paweł WUDARCZYK, Polsat News
117. Pani Joanna BICHNIEWICZ (LICHOCKA), TVP
118. Pan Marek PYZA, Wiadomości TVP

NARODOWY BANK POLSKI – PROMOCJA MONETY OKOLICZNOŚCIOWEJ

119. Pani Katarzyna BASIAK – GAŁA
120. Pan Tadeusz DESZKIEWICZ
121. Pani Magdalena GRUCHAŁA –WĘSIERSKA
122. Pan Marek KLIŚ
123. Pan Piotr ZJAWNY
124. Pan Tomasz SUSKI
125. Pan Grzegorz SALA
126. Pan Piotr GŁOD, Kierowca w KPRP
127. Pan Tomasz MASIĄK, Kierowca w KPRP
128. Pan Maciej SZASZKIEWICZ, Kierowca w KPRP
129. Pan Waldemar BUCZYŃSKI, Kierowca w KPRP

*O godz.9:24 czasu polskiego (11:24 czasu lokalnego) 10.04.2010 TVN24 podało informację rzecznika MSZ, Piotra Paszkowskiego o rozbiciu się prezydenckiego samolotu Jak-40. Świadczy to o bałaganie i niekompetencji MSZ oraz MON, które nie wiedziały nawet którym samolotem poleciał Prezydent.*

[http://www.youtube.com/watch?annotation\\_id=annotation\\_392204&feature=iv&v=HVdE\\_mNa-I0](http://www.youtube.com/watch?annotation_id=annotation_392204&feature=iv&v=HVdE_mNa-I0)

**List Otwarty gen. Sławomira Petelickiego do premiera Donalda Tuska, bibula.com, 21.04.2010**

<http://www.bibula.com/?p=20740>

Dlaczego Minister Obrony Narodowej nie zdecydował się na leasing nowoczesnego samolotu dla tak ważnej delegacji państwowej, do składu której zatwierdził podsekretarza stanu w MON, szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego i dowódców wszystkich rodzajów wojsk. Jak można było umieścić kluczowe dla bezpieczeństwa Państwa osoby w jednym samolocie z poprzedniej epoki i wysłać ten samolot w czasie mgły na polowe lotnisko, bez wyznaczenia z góry zapasowego wariantu lądowania i scenariusza pozwalającego na przesunięcie terminu uroczystości.

**Zaskakujące zeznania świadka katastrofy w Smoleńsku, 18.08.2010**

[http://wiadomosci.wp.pl/kat,119674,title,Zaskakujace-zeznania-swiadka-katastrofy-w-Smoleńsku,wid,12579586,wiadomosc\\_prasa.html?ticaid=1b278](http://wiadomosci.wp.pl/kat,119674,title,Zaskakujace-zeznania-swiadka-katastrofy-w-Smoleńsku,wid,12579586,wiadomosc_prasa.html?ticaid=1b278)

Z treści nieujawnionych dotąd zeznań naocznego świadka katastrofy w Smoleńsku, do których dotarł "Dziennik Gazeta Prawna", wynika iż nie było przygotowanego planu awaryjnego lądowania prezydenckiego samolotu. Wszystko dlatego, że oficer Federalnej Służby Ochrony tuż przed katastrofą Tu-154 przekonywał polskich dyplomatów, że samolot... odleci na zapasowe lotnisko.

**Dariusz Górczyński**, były naczelnik w departamencie spraw wschodnich polskiego MSZ, 5 kwietnia przyjechał do Smoleńska i Katynia, by dopilnować przygotowań do oficjalnej wizyty premiera Donalda Tuska i wizyty delegacji Lecha Kaczyńskiego. Podczas przesłuchania przyznał prokuratorom, że podczas rekonesansu nie sprawdzał lotniska w Smoleńsku przed wizytą prezydenta.

„Widziałem ludzi we wraku, nikt ich nie wydobywał”, wywiad z **Jackiem Sasinem**, *Nasz Dziennik*, 11.10.2010

*Anna Ambroziak*: Czy na Siewiernym spotkał Pan funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu?

*Jacek Sasin*: - Jeśli gen. Marian Janicki, szef BOR, twierdzi, że byli tam funkcjonariusze BOR, to mogli oni tam działać w sposób tajny. Nie możemy wykluczyć, że to miało miejsce. Ale o tym nie wiedzieli ani pracownicy Kancelarii Prezydenta, ani oficerowie BOR, którzy byli obecni na cmentarzu w Katyniu, a z którymi rozmawiałem. Oni twierdzili, że żadnej ekipy BOR na lotnisku nie było. Po katastrofie nie byli w stanie uzyskać żadnej informacji od kogokolwiek z lotniska o tym, co się wydarzyło. Pytałem dowodzącego grupą BOR, kto miał chronić Prezydenta na lotnisku. Otrzymałem informację, że ta ekipa, która miała przylecieć z Panem Prezydentem.

**OCHRONĘ PREZYDENTA RP POZOSTAWIONO ROSJANOM**, *Niezależna.pl*, 16.12.2010,

[http://niezalezna.pl/arttykul/ochrone\\_prezydenta\\_rp\\_pozostawiono\\_rosjanom/42561/1](http://niezalezna.pl/arttykul/ochrone_prezydenta_rp_pozostawiono_rosjanom/42561/1)

Zespół Smoleński wysłuchał relacji Marcina Wierzchowskiego, pracownika kancelarii Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego. Wierzchowski uczestniczył w organizowaniu wizyty katyńskiej prezydenta i jako jeden z nielicznych był na lotnisku, oczekując przybycia samolotu wiozącego polską delegację 10 kwietnia br. Jak wynika z relacji przekazanej zespołowi:

1. uroczystości katyńskie 10 kwietnia organizowane były przez ministra Andrzeja Przewoźnika przy współdziałaniu służb rządu RP, zwłaszcza Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Przydział samolotu, uzgodnienia ze stroną rosyjską i wszystkie kroki organizacyjne były w gestii rządu. Kancelaria Prezydenta odgrywała rolę ograniczoną i nie była nawet informowana o wielu zasadniczych sprawach. Dotyczy to np. kwestii działań podejmowanych przez Biuro Ochrony Rządu, które nie były konsultowane z Kancelarią. Według wiedzy Wierzchowskiego, całość spraw związanych z ochroną prezydenta na lotnisku została pozostawiona w rękach służb rosyjskich;

2. na lotnisku w Smoleńsku na prezydenta i delegację oczekiwali ze strony polskiej ambasador Jerzy Bahr wraz z konsulami i attache wojskowym oraz pracownicy Kancelarii Prezydenta. Wśród oczekujących nie było funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu z ekipy przygotowującej ochronę prezydenta i delegacji katyńskiej.

**BOR: wizyta prezydenta w Katyniu nie była oficjalna**, *Monika Olejnik rozmawia z szefem BOR Marianem Janickim*, 29.04.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,BOR-wizyta-prezydenta-w-Katyniu-nie-byla-oficjalna,wid,12220307,wiadomosc.html?ticaid=1b115>

*Monika Olejnik*: : Ilu było oficerów BOR na lotnisku?

*Marian Janicki*: : Dwóch, dwóch.

*Monika Olejnik*: : Tylko dwóch, tak, którzy mieli wieść pana prezydenta?

*Marian Janicki*: : To znaczy ochrona osobista standard, pani redaktor. Ochrona osobista wysiada z samolotu, siada do samochodów wcześniej ustalonych i udaje się na miejsce. Resztą się zajmują gospodarze.

**Wizyta w Smoleńsku była planowana od grudnia**, 11.06.2010, *PAP, arb*

<http://www.wprost.pl/ar/198386/Wizyta-w-Smoleńsku-była-planowana-od-grudnia/>

Szef BOR gen. **Marian Janicki** podkreślał z kolei, że on nie ma żadnych możliwości ingerencji w listę pasażerów. Jak poinformował, listę z pasażerami lotu do Smoleńska z prezydentem Lechem Kaczyńskim otrzymał faksem 7 kwietnia. Dodał, że na miejscu 10 kwietnia na przylot prezydenckiego samolotu na lotnisko w Smoleńsku oczekiwało sześciu funkcjonariuszy BOR.

**Premier:** żądam wyjaśnienia, czy w Smoleńsku był BOR, 16.09.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Premier-zadam-wyjasnien-czy-w-Smolensku-byl-BOR,wid,12673019,wiadomosc.html?ticaid=1b06a>

Premier Donald Tusk zapowiedział, że po powrocie z Brukseli poprosi szefa BOR gen. Mariana Janickiego o wyjaśnienie sprzeczności, dotyczących tego, czy 10 kwietnia na lotnisku w Smoleńsku byli oficerowie polskiej ochrony, czy też ich nie było.

"Wiadomości" TVP1 dotarły do zeznań, jakie oficerowie BOR - odpowiedzialni za zabezpieczenie wizyty prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Katyniu - złożyli w prokuraturze. Wynika z nich, że na lotnisku w Smoleńsku nie było oficerów polskiej ochrony. Przebywali w położonym kilkanaście kilometrów dalej lesie katyńskim. Według "Wiadomości" na obecność BOR na lotnisku mieli się nie zgodzić Rosjanie.

Wcześniej szef BOR gen. Marian Janicki zapewniał, że polska ochrona była na lotnisku w Smoleńsku.

- Nie rozmawiałem z generałem Janickim na ten temat, **ale będzie okazja (na rozmowę) jak wrócę do kraju**. Na pewno poproszę o wyjaśnienie, jeśli chodzi o sprzeczności, bo funkcjonariusze publiczni - czy to jest szef BOR, czy funkcjonariusze BOR - muszą mieć w sprawach, które ich dotyczą, mniej więcej podobne informacje i podobny pogląd - powiedział Tusk na briefingu prasowym w Brukseli.

**Nie zamierzam podać się do dymisji**, Rzeczpospolita 14.10.2010, z gen. **Marianem Janickim** rozmawia Piotr Nisztor

<http://www.rp.pl/artukul/2,549455.html>

- Rz: Z zeznań funkcjonariuszy BOR ujawnionych przez media wynika, że na lotnisku w Smoleńsku ani na premiera, ani prezydenta nie czekał żaden funkcjonariusz biura. Czy podtrzymuje pan swoją wersję, że jednak znajdowało się tam dwóch borowców?

- Gen. Marian Janicki: Zarówno podczas jednej, jak i drugiej wizyty na lotnisku na delegacje czekali funkcjonariusze BOR.

- Rz: A wyjaśnił pan premierowi Tuskowi rozbieżności między doniesieniami medialnymi a pana stwierdzeniami?

- Gen. Marian Janicki: Rozmawiałem na ten temat z moim przełożonym, szefem MSWiA. Wyjaśniłem wszystkie rozbieżności, o których informowały media. Zresztą pan minister wie o wszystkich naszych działaniach po katastrofie. Zna wszystkie działania i wszystko jest wyjaśnione. **U premiera jeszcze nie byłem. Jeśli jednak sobie tego zażyczy, jestem do dyspozycji.**

**BOR nie planował obecności na lotnisku Siewiernyj**, RMF24, 15.10.2010, autorzy: Marek Balawajder, Roman Osica

<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-bor-nie-planowal-obecnosci-na-lotnisku-siewiernyj,nld,302598>

Biuro Ochrony Rządu od początku nie planowało obecności swoich funkcjonariuszy na lotnisku w Smoleńsku 10 kwietnia. Co więcej, szef tej służby gen. Marian Janicki otrzymał precyzyjny raport od swoich podwładnych, że w dniu katastrofy na lotnisku Siewiernyj nie było żadnego BOR-owca zabezpieczającego prezydencką wizytę.

To ustalenia reporterów śledczych RMF FM, którzy dotarli do zeznań dwóch funkcjonariuszy BOR-u, zabezpieczających wizytę Lecha Kaczyńskiego.

Zeznania te zadają kłam publicznym wypowiedziom gen. Janickiego. Od kilku miesięcy uparcie powtarza on, że jego ludzie oczekiwali na prezydencką delegację na lotnisku w Smoleńsku.

**Nie zamierzam podać się do dymisji**, Rzeczpospolita 14.10.2010, z gen. **Marianem Janickim** rozmawia Piotr Nisztor

<http://www.rp.pl/artukul/2,549455.html>

- Był pan już przesłuchiwany przez prokuraturę?

- Nie. Nie dostałem też żadnej informacji, że takie przesłuchanie prokuratura ma w planach.

**Rosjanie: BOR było na Siewiernym**, Nasz Dziennik, 06-07.11.2010

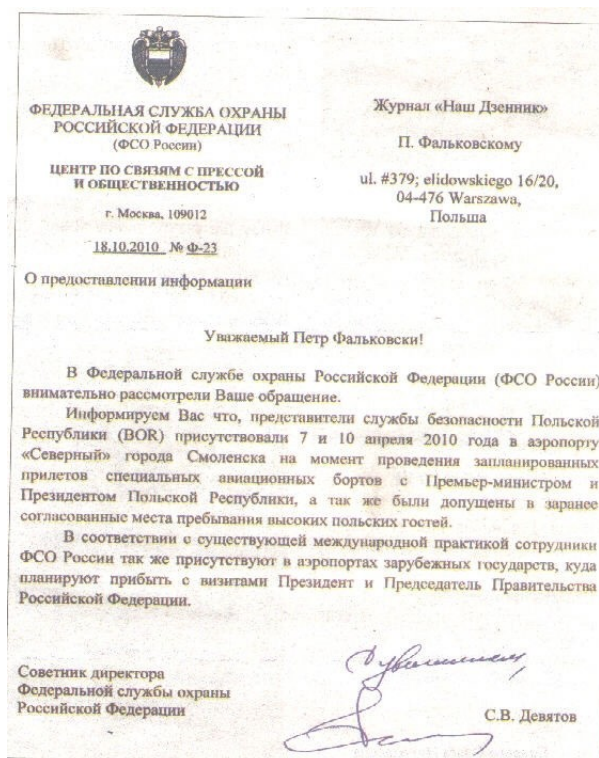
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101106&typ=po&id=po01.txt>

Przedstawiciele służb ochrony Rzeczypospolitej Polskiej (BOR) byli obecni 7 i 10 kwietnia 2010 roku na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku w czasie zaplanowanych przylotów samolotów specjalnych z premierem i prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej na pokładzie. W ten sposób na pytanie "Naszego Dziennika" odpowiedział doradca dyrektora rosyjskiej Federalnej Służby Ochrony Siergiej Diewiatow.

W piśmie przesłanym "Naszemu Dziennikowi" Federalna Służba Ochrony, odpowiednik polskiego Biura Ochrony Rządu, zapewnia, że polscy funkcjonariusze BOR "zostali dopuszczeniu do uprzednich uzgodnień miejsc przebywania wysokich polskich gości". Przeczy to wcześniejszym publicznym oświadczeniom śledczym z Wojskowej Prokuratury Okręgowej (m.in. płk. Ireneusza Szeląga), którzy twierdzili, że oficerów BOR na płycie lotniska nie było, bo takiej zgody nie wyraziły rosyjskie służby.

W połowie września prokuratorzy potwierdzili wcześniejsze przecieki z zeznań polskich oficerów ochrony.

"Federalna Służba Ochrony nie wyraziła zgody na obecność funkcjonariuszy BOR na terenie lotniska wojskowego w Smoleńsku. Dlatego też zaplanowano działania zabezpieczające ze strony BOR jedynie w odniesieniu do miejsc pobytu osób ochraniających poza lotniskiem" - miał brzmieć fragment zeznań oficera BOR złożonych w prokuraturze.



**Prokuratura: BOR czekało na lotnisku**, *Nasz Dziennik*, 13-14.11.2010, Autor: Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101113&typ=po&id=po01.txt>

Prowadząca śledztwo w sprawie katastrofy smoleńskiej polska prokuratura przekazuje sprzeczne informacje na temat obecności funkcjonariuszy BOR na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj w dniu katastrofy rządowego Tu-154M. Już po ujawnieniu przez "Nasz Dziennik" pisma rosyjskiej Federalnej Służby Ochrony, które potwierdza tę obecność, przyznaje to również płk Zbigniew Rzepa, rzecznik prasowy naczelnego prokuratora wojskowego. Jednak jest to sprzeczne z jego własnymi słowami sprzed zaledwie miesiąca.

W przesłanej "Naszemu Dziennikowi" odpowiedzi płk Rzepa pisze: "Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie ustaliła, iż wśród osób znajdujących się w dniu 10 kwietnia 2010 r. w momencie katastrofy na płycie lotniska 'Siewiernyj' w Smoleńsku było dwóch funkcjonariuszy BOR, którzy ochraniaли polskich przedstawicieli dyplomatycznych (dwóch polskich ambasadorów w Federacji Rosyjskiej)". Ale jeszcze 16 września ten sam oficer pisał: "W momencie katastrofy samolotu Tu-154M 101 w dniu 10 kwietnia 2010 roku na lotnisku w Smoleńsku nie przebywał żaden funkcjonariusz BOR-u, w tym czasie byli oni już w Katyniu".

Prokuratura próbuje wyjaśniać oczywistą sprzeczność tych dwóch wypowiedzi w ten sposób, że w oświadczeniu z września chodziło jedynie o funkcjonariuszy zaangażowanych w zabezpieczenie wizyty polskiej delegacji z prezydentem na czele, nietowarzyszących polskim dyplomatom. Jednak bardziej prawdopodobne jest to, że prokuratura dopiero teraz uzyskuje listę Polaków obecnych na płycie lotniska 10 kwietnia rano bądź posiadała listę niepełną.

**To on czekał na prezydenta. Nieznane zeznania BOR-owca**, *Dziennik*, 28.11.2010

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/311172,to-on-czekal-na-prezydenta-nieznane-zeznania-bor-owca.html>

Pół roku czekał na przesłuchanie jedyny oficer BOR, który czekał na prezydencki samolot na lotnisku w Smoleńsku.

Gerard K. czekał wraz z polskim ambasadorem w Moskwie, Jerzym Bahrem, na przylot prezydenckiego samolotu do Smoleńska. Był jedynym oficerem BOR, który był wtedy na lotnisku Siewiernyj.

**"Całość spraw związanych z ochroną prezydenta na lotnisku została pozostawiona w rękach służb rosyjskich"** ,  
Wp polityce.pl, 18.12.2010

[http://www.wpolytyce.pl/view/5129/\\_Calosc\\_spraw\\_zwiazanych\\_z\\_ochrona\\_prezydenta\\_na\\_lotnisku\\_zostala\\_pozostawiona\\_w\\_rekach\\_sluzb\\_rosyjskich\\_.html](http://www.wpolytyce.pl/view/5129/_Calosc_spraw_zwiazanych_z_ochrona_prezydenta_na_lotnisku_zostala_pozostawiona_w_rekach_sluzb_rosyjskich_.html)

Całość spraw związanych z ochroną prezydenta na lotnisku została pozostawiona w rękach służb rosyjskich - wynika z relacji Marcina Wierzchowskiego, pracownika kancelarii Lecha Kaczyńskiego. Wierzchowski spotkał się w piątek z sejmowym zespołem ds. katastrofy smoleńskiej pod przewodnictwem Antoniego Macierewicza.

Na lotnisku w Smoleńsku na prezydenta i delegację oczekiwał ze strony polskiej ambasador Jerzy Bahr wraz z konsulami i attache wojskowym oraz pracownicy Kancelarii Prezydenta. Wśród oczekujących nie było funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu z ekipy przygotowującej ochronę prezydenta i delegacji katyńskiej.

*Tu-154M „101” w dniu 10.04.2010 nie miał na pokładzie aktualnej mapy do systemu TAWS ostrzegającego przed bliskością ziemi. Dlatego też alarm TAWS został zignorowany przez załogę, ponieważ włącza się on zawsze nad niezmapowanym terenem, także nad lotniskiem którego nie ma w pokładowej bazie danych samolotu.*

*Mapy kosztujące kilka tysięcy dolarów nie zostały zakupione dla 36.SPLT przez rząd RP.*

**Zapytanie pos. Ludwika Dorna do min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej, 04.08.2010**

Biuletyn nr: 4071/VI, Komisja: Komisja Obrony Narodowej /nr 98/

**L.Dorn:** Panie ministrze! W formie zapytania poselskiego zadałem panu ministrowi Klichowi pytanie, czy system ostrzegawczy Terrain Awareness Warning System na pokładzie samolotu Tu-154 miał wgraną cyfrową mapę lotniska w Smoleńsku Północnym, a jeśli nie miał, to dlaczego. Przecież taka mapa jest możliwa do kupienia w całym pakiecie za kilka tysięcy dolarów, a przecież nie był to pierwszy lot polskiego samolotu na lotnisko w Smoleńsku Północnym. Otrzymałem odpowiedź, że pan minister Klich uznał się za niewłaściwego do udzielenia odpowiedzi na to pytanie, gdyż właściwym do udzielenia tej odpowiedzi jest pan minister. Ciągle czekam na tę odpowiedź. Niekoniecznie musi pan udzielić jej teraz, chociaż odpowiedź na to pytanie, jeśli chodzi o jedną z przyczyn wiodących do katastrofy jest zupełnie kluczowa i nie dotyczy strony rosyjskiej, tylko strony polskiej. Jest to pytanie o to, dlaczego nie wydano kilku tysięcy dolarów, a może znacznie mniejszej kwoty, na mapę cyfrową lotniska w Smoleńsku Północnym.

*Minister Miller nie odpowiedział na to pytanie, stwierdzając jedynie (nie na temat), że został zaproszony na posiedzenie Komisji jako przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.*

**Klich: nie wiedziałem, że w samolocie są wszyscy dowódcy**, wp.pl, 29.04.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Klich-nie-wiedzialem-ze-w-samolocie-sa-wszyscy-dowodcy,wid,12219385,wiadomosc.html?ticaid=1bdb8>

- Nie wiedziałem, że wszyscy dowódcy będą w samolocie. Podanie się do dymisji to wzięcie na siebie odpowiedzialności za tę katastrofę i napiętnowanie przez całe życie, że jest się bezpośrednio za nią odpowiedzialnym - powiedział w wywiadzie dla radia TOK FM Bogdan Klich, szef MON. Wcześniej o skłonienie ministra do dymisji apelowali m.in. Ludwik Dorn, gen. Sławomir Petelicki oraz Romuald Szeremietiew.

**Spór wokół wojskowych pasażerów tragicznego lotu do Smoleńska**, rmf24, 01.05.2010

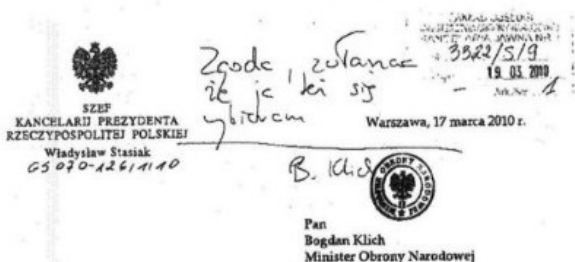
<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-resort-obrony-wiedzial-ze-dowodcy-poleca-do-katynia,nId,275368>

Bogdan Klich twierdzi , że zgodził się na udział dowódców wszystkich rodzajów sił zbrojnych w uroczystościach, ale nie wiedział, że poleca jednym samolotem.

Albo minister wiedział i teraz nie chce się przyznać, albo nie wiedział, ale znaczyło by to, że minister nie ma pojęcia o tym co dzieje się w wojsku. Po tym stwierdzeniu Jacek Sasin podkreśla, że listy osób z podziałem na miejsca w dwóch samolotach zostały wysłane do podległego resortowi obrony Dowództwa Sił Powietrznych i do 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. MON musiało wiedzieć, że dziennikarze lecą innym samolotem a reszta delegacji Tupolewem.

Ja nie potrafię inaczej ocenić wypowiedzi ministra Klicha jak dość nieudolną próbę odwrócenia od siebie tych zarzutów i zrzucenia winy na innych.- dodaje Sasin w rozmowie z reporterką RMF FM Agnieszką Burzyńską.

Reporterka RMF FM Agnieszka Burzyńska dotarła do pisma - do generała Andrzeja Błasika od Władysława Stasiaka. Dokument świadczy o tym, że zaproszenia do wspólnego lotu prezydenckim Tupolewem były wysyłane z Kancelarii Prezydenta bezpośrednio do poszczególnych gości, ponad głową ministra Bogdana Klicha. Sam minister podkreśla, że działo się to bez jego wiedzy (1). Współpracownicy szefa resortu obrony przekonywali dziś, że wiedza Bogdana Klicha na temat transportu była żadna, bo zgodził się on tylko na udział generałów w uroczystościach, a w piśmie skierowanym do niego samego nie było mowy o zaproszeniu wojskowych do składu delegacji.



(1) Podkreślona informacja jest nieprawdziwa. Na adresowanym do siebie piśmie od Władysława Stasiaka z informacją o zaproszeniu na uroczystości 10 kwietnia najwyższych dowódców wojskowych minister Klich w nagłówku własnoręcznie napisał: „zgoda, zwłaszcza że ja też się wybieram”.

(fot. obok za: <http://smolensk2004.wordpress.com>)

*Pracownicy Pałacu Prezydenckiego*

w związku z centralnymi obchodami 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej, które odbędą się w dniu 10 kwietnia br. na Polskim Cmentarzu Wojskowym w Katyniu, którym przewodniczyć będzie Prezydent Rzeczypospolitej Lech Kaczyński, informuję, że Pan Prezydent zamierza zaprosić do wzięcia udziału w tej uroczystości najważniejszych dowódców Wojska Polskiego.

Biorąc pod uwagę wymiar historyczny tragicznych wydarzeń sprzed siedemdziesięciu lat, które dotknęły boleśnie cały Naród Polski i obywateli II Rzeczypospolitej, a szczególnie polskich oficerów wszystkich rodzajów wojsk, Pan Prezydent chciałby, aby w gronie uczestników uroczystości w Lesie Katyńskim udział wzięli:

- general Franciszek Gągor, Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego,
- general broni Bronisław Kwiatkowski - Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych,
- general broni pil. Andrzej Błasik - Dowódca Sił Powietrznych,
- general dyw. Tadeusz Buk - Dowódca Wojsk Lądowych,
- general dyw. Włodzimierz Potasiński - Dowódca Wojsk Specjalnych,
- wiceadmirał Andrzej Karweta - Dowódca Marynarki Wojennej RP,
- general bryg. Kazimierz Gilarci - Dowódca Garnizonu Warszawa.

*Z wypracowań uczniów*

*[Signature]*

**Kropka nad i, TVN24, 16.03.2011**

[http://www.tvn24.pl/13220,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/13220,1,kropka_nad_i.html)

Radosław Sikorski: Sam w pani programie odradzałem prezydentowi wizytę w Katyniu. Namawiałem do rezygnacji.

Monika Olejnik: Przypomnijmy, dlaczego Pan to mówił.

Radosław Sikorski: Bo dwie wizyty tak blisko siebie nie były potrzebne. Polscy oficerowie w Katyniu byli już dostatecznie uhonorowani wizytą dwóch premierów.

## PREZYDENT MIAŁ JECHAĆ POCIĄGIEM

**„Rozmowy niedokończone”, Radio Maryja, rozmowa z Antonim Macierewiczem, 29.11.2010**

<http://www.radiomaryja.pl/audycje.php?id=23739>

P: Docierają także do naszej redakcji, informacje- i chciałbym zapytać się również Pana, osobę kompetentną, kierującą Parlamentarnym zespołem, o mającym miejsce procesie dezintegracji Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, od miesiąca stycznia do miesiąca kwietnia przez wysoko postawionego urzędnika, wpływowego urzędnika UOP-u, który dokonywał różnego rodzaju dezintegracji w poszczególnych zespołach i podzespołach Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Czy Panu, panie ministrze, coś wiadomo na ten temat?

A.M.: Muszę powiedzieć, że chyba nie jestem w stanie odpowiedzieć kompetentnie na to pytanie, które Ojciec zadał, być może, gdyby ono było bardziej sprecyzowane, to jakąś wiedzą mógłbym się podzielić, chociaż też - ponieważ rozumiem że rzecz dotyczy działań służb specjalnych, nie UOP-u, bo UOP już dawno nie istnieje, pewno chodzi o Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, albo Agencję Wywiadu, nie wiem, bo to są dwie struktury które są spadkobiercami Urzędu Ochrony Państwa - więc gdyby Ojciec mógł to przybliżyć, być może będę mógł odpowiedzieć, ale może też, ale może też...nawet jak będę miał wiedzę nie będę mógł...

P: Panie Ministrze, dlatego pozwolę sobie niektóre materiały przekazać po zakończonych „Rozmowach Niedokończonych”, z którymi Pan Minister będzie mógł się zapoznać.

**Prezydent miał jechać pociągiem**, rozmowa z red. **Anną Pietraszek**, doradcą Zarządu Telewizji Polskiej, *Dziennik Polski*, 13.04.2010

<http://www.dziennik.krakow.pl/pl/aktualnosci/kraj/1011267-prezydent-mial-jechac-pociagiem.html>

- Mówiła Pani niedawno o podróży prezydenta Kaczyńskiego do Katynia pociągiem. Razem z Rodzinami Katyńskimi...  
 - Rozmawiałam niedawno z ministrem Stasiakiem. Rozmowa dotyczyła kwestii transmisji, które były planowane od dawna w Telewizji Polskiej. I to, co powiem za chwilę, mówię z pełną odpowiedzialnością jako doradca Zarządu Telewizji Polskiej. Przez godzinę rozmawiałam z ministrem Stasiakiem. Przekazałam nie tylko swoje rady medialne, ale przede wszystkim doświadczenie. Robiłam bowiem pierwszą transmisję satelitarną z Katynia. Wymyśliłam ją i doprowadziłam do realizacji, tuż po ukończeniu Akademii Obrony Narodowej. Zresztą, gdybym nie skończyła Akademii, nigdy nie zrobiłabym tej transmisji i naraziłabym telewizję na wielkie niebezpieczeństwo. Teraz właśnie minister Stasiak pytał mnie o sprawę chronienia przekazu medialnego tam, w Katyniu. Powiedziałam mu wszystko, co mówiło mi moje doświadczenie; na co należy zwracać uwagę. Czego się strzec. I wtedy też odważnie zasugerowałam, żeby prezydent pojechał z Wdowami Katyńskimi pociągiem. Byłby to najbezpieczniejszy środek transportu. Po drugie, media mogłyby zobaczyć prezydenta, najważniejszego człowieka w państwie, który zauważył wdowy, sieroty katyńskie. Prezydenta, który byłby z nimi. Do tego pani Maria Kaczyńska, cudowny człowiek, która miała wspaniałe kontakty z ludźmi... Prezydent się zgodził. Dostałam informację, że prezydent podchwycił ten pomysł, że pojedzie z wdowami i sierotami katyńskimi pociągiem. Zaczęliśmy myśleć, żeby wysłać na bieżąco informacje z satelity z tej podróży prezydenta pociągiem do Katynia. Potem przyszła wiadomość, że jest decyzja, że polecą. Ktoś mu to odradził... Ciekawe dlaczego?...

- Ukończyła Pani elitarne szkolenia NATO. Jak Pani ocenia fakt, że służby specjalne dopuściły do lotu jednym samolotem prezydenta, polityków, generalicji Wojska Polskiego i wielu najważniejszych osób w państwie?  
 - Odpowiadam: to niemożliwe, żeby do takiej sytuacji dopuścić. Na rozum absolwentki Akademii Obrony Narodowej wiem, że to na logikę nie jest możliwe. (...) Komuś zależało, żeby tak się stało. Szef sztabu... dowódcy... niemożliwe. Ktoś nad tym myślał. (...) Mamy służby specjalne i mamy Biuro Bezpieczeństwa Narodowego. Mamy generałów z prawdziwego zdarzenia, z nominacji natowskich. Nie jest możliwe, żeby taka głupota zawładnęła wszystkimi i żeby doszło do wysłania najważniejszych w państwie osób jednym samolotem.

*Rozmawiał Robert Wit Wyrostkiewicz*

## PROGNOZA POGODY PRZED WYLOTEM

**Specpułk od kuchni**, *Skrzydłata Polska* 5/2010, Autor: *Grzegorz Sobczak*

Pod względem zabezpieczenia meteorologicznego loty samolotów 36.SPLT niczym nie różnią się od lotów komunikacyjnych. Załogi korzystają z tych samych źródeł informacji o warunkach pogodowych.

- Decyzję o tym, czy warunki pozwalają na wykonanie lotu, podejmował dowódca pułku - mówi płk. Tomasz **Pietrzak**.- Wprawdzie oceny mógł dokonać pilot, ale chodziło o uniknięcie ewentualnych nacisków ze strony dysponenta lotu bezpośrednio na załogę. To dowódca brał na siebie pełną odpowiedzialność za analizę możliwości i wykonanie lotu.

**Pytania o lot i pogodę**, *PAP, metro*, Autorzy: *Kinga Graczyk, Mariusz Jałoszewski*, 10.04.2010

[http://www.emetro.pl/emetro/1,85648,7756849,Pytania\\_o\\_lot\\_i\\_pogode.html](http://www.emetro.pl/emetro/1,85648,7756849,Pytania_o_lot_i_pogode.html)

Tu-154 z parą prezydencką na pokładzie oraz 94 innymi osobami wystartował w sobotę z Okęcia przed 8 rano czasu polskiego. Jak zapewnił nas płk Wiesław Grzegorzewski z MON, piloci dostali raport pogodowy, który "pozwalał na wykonanie zadania", czyli przelot i lądowanie w Smoleńsku. Chcieliśmy ten raport zobaczyć, ale nam na to nie pozwolono, tłumacząc, że przejęła go prokuratura.

Oto nasze ustalenia:

- Członek załogi samolotu (pierwszy lub drugi pilot) odbiera raport meteo i potwierdza to swoim podpisem. Na raporcie widnieje także nazwisko osoby, która go sporządziła.
- Jeśli pogoda zmienia się w trakcie lotu, pilot dostaje uaktualnienia drogą radiową.

**Katastrofa pod Smoleńskiem: załoga zostawiona we mgle**, *bankier.pl*, 04.05.2010

<http://www.bankier.pl/wiadomosc/Katastrofa-pod-Smolemskiem-zaloga-zostawiona-we-mgle-2134920.html>

Ostatnią depeszę o warunkach atmosferycznych załoga prezydenckiego lotu otrzymała tuż przed wylotem z Okęcia o 7:27, pochodziła ona z 5:00 i - jak się później okazało - była już dawno nieaktualna. Mówiła bowiem o dobrej widoczności.

Polscy wojskowi meteorolodzy o złej pogodzie w Smoleńsku dowiedzieli się dopiero 10 kwietnia o 8:25 - na kwadrans przed katastrofą - ustaliła "Rzeczpospolita". Jednak, jak pisze dziennik, nawet wtedy nie przekazali tej informacji załodze prezydenckiego Tu-154 M.



W kwestii zabezpieczenia lotu do Smoleńska wykazano się biernością i chaosem.

**Katalog polskich błędów**, Rzeczpospolita, 31.12.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka  
<http://www.rp.pl/artykul/586627.html>

Lotnicy poderwali samolot z Okęcia, nie mając prognozy pogody z lotniska docelowego.

*Cytowany tekst stanowi część najsłabszego merytorycznie zdaniem Autora tematycznego artykułu tandemu Majewski - Reszka, ze wszystkich opublikowanych przez nich w „Rzeczpospolitej” od Katastrofy Smoleńskiej. Stanowi on kompilację różnych tez (głównie płk. Gruszczyka, płk. Klicha i płk. Latkowskiego) i zawiera wiele błędów merytorycznych (np. błędnie podana wysokość decyzji- 120 m, insynuacje nt. nieznamości języka rosyjskiego przez 2P, czy też dezinformacja nt braku prognozy pogody zacytowana powyżej).*

*Nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy stanowi on objaw konsekwentnej zmiany narracji „Rzeczpospolitej” i zapowiedź publikacji kolejnych materiałów zgodnych z tezami MAK, czy też „wypadek przy pracy” Autorów, których wkład merytoryczny w wyjaśnianie Katastrofy Smoleńskiej we wcześniej publikowanych artykułach można uznać za bezstronny i wartościowy.*

*Niestety dobór „ekspertów” stanowiących de facto rezonatory rosyjskiej propagandy i dezinformacji, i nieskonfrontowanie ich wypowiedzi z innymi materiałami, spowodował dramatycznie niską wartość merytoryczną przedstawionego tekstu „Rzeczpospolitej”.*

**W TU-154 wiedzieli o silnym zamgleniu**, TVN24, 04.03.2011

[http://www.tvn24.pl/0,1694827,0,1,w-tu\\_154-wiedzieli-o-silnym-zamgleniu,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/0,1694827,0,1,w-tu_154-wiedzieli-o-silnym-zamgleniu,wiadomosc.html)

- Piloci TU-154 mieli przed startem prognozę mówiącą o "silnym zamgleniu" na smoleńskim lotnisku. Mogli startować, ale powinni liczyć się z koniecznością lądowania na zapasowym lotnisku - powiedział doradca szefa MON gen. Bogusław Pacek. O złych warunkach w Smoleńsku miał też informować Okęcie pilot JAK-A 40, który lądował tam wcześniej.

Pacek wyjaśnił, że dowódca prezydenckiego tupolewa otrzymał przed wylotem dwie prognozy pogody. Pierwsza, która cytowano dotychczas, mówiła o dobrej widoczności do 5 tys. m. Piloci otrzymali jednak też prognozę mówiącą o silnym zamgleniu i o widoczności 1-3 tys. metrów.

- 10 kwietnia o 6 rano przedstawiciele wojskowej służby meteorologicznej przekazali załodze samolotu posiadany stan wiedzy w zakresie pogody. Więc raport MAK, który mówił, że piloci wylecieli bez takiej wiedzy, jest nieprawdziwy. Została zacytowana jedna prognoza, a nie zacytowano drugiej - powiedział gen. Pacek. Dodał, że zna dokument, "w którym jest druga prognoza pogody".

Zdaniem generała prognoza nie zabraniała załodze startu, jednak wskazywała na trudności, które mogą wystąpić na lotnisku w Smoleńsku.

- Dane, które posiadaliśmy tego dnia wskazywały, że będzie trudno, ponieważ główne słowo użyte w znanej mi prognozie to silne zamglenie - powiedział gen. Pacek.

## KŁÓTNIA NA MIGI

*W dniu 29.12.2010 miała miejsce akcja dezinformacyjna dotycząca rzekomego zachowania kpt. Protasiuka i gen. Błasika przed wylotem Tu-154M „101” z lotniska Okęcie. Jej początkiem był sygnowany inicjałami artykuł „Faktu”, w którym gazeta powoływała się na wypowiedź Edmunda Klicha dla jej dziennikarzy. Nie jest jasne czy Klich świadomie uczestniczył w tej akcji, czy też został przedmiotowo wykorzystany.*

*Celem akcji był medialny powrót do narracji rzekomych nacisków na pilotów i atmosfery stresu panującej ponoć w czasie lotu 10.04. Po raz kolejny pojawiły się też insynuacje dotyczące złamania procedur przez gen. Błasika, tym razem poprzez wydanie załodze rozkazu wylotu bez aktualnych prognoz meteo.*

**Pilot nie chciał lecieć do Smoleńska**, fakt.pl, 29.12.2010, Autor: mar

<http://www.fakt.pl/Pilot-nie-chcial-leciec-do-Smolenska,artykuly,91642,1.html>

10 kwietnia rano na wojskowym lotnisku w Warszawie szykująca się do startu załoga tupolewa nie dostała prognozy pogody od stacji meteo. Nie dostała, bo stacja nie otrzymała jej od Rosjan. Dlatego dowódca załogi kapitan Protasiuk odmówił wylotu. Tłumaczył, że nie wiedząc, jakie będą warunki atmosferyczne, nie może zdecydować się na taki lot. – Mam takie informacje – mówi nam Edmund Klich.

**Pilot tupolewa nie chciał lecieć do Smoleńska**, Dziennik.pl, 29.12.2010

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/315323,pilot-tupolewa-nie-chcial-leciec-do-smolenska.html>

Arkadiusz Protasiuk, dowódca i pierwszy pilot Tu-154 nie chciał wystartować do Smoleńska 10 kwietnia. Jak twierdzi

Edmund Klich, przedstawiciel Polski przy Międzynarodowym Komitecie Lotniczym (MAK), Protasiuk odmawiał lotu, ponieważ nie otrzymał prognozy pogody.

„Fakt” w tym samym materiale zaprezentował wypowiedź eksperta lotniczego, Tomasza Hypkiego, dowodzącego że bez prognozy pogody nie powinien odbyć się wylot. Jest ona jednak dość ogólna i jej autor wprost nie ocenia zachowania załogi „101” w dniu 10.04.2010. Z kontekstu wynika jednak, że lot nie powinien się odbyć, co jest zgodne z myślą przewodnią artykułu (naciski, nieprofesjonalizm, stres, zachowanie pilota na granicy niesubordynacji).

Materiał „Faktu” został w tym samym dniu powtórzony w wielu innych mediach. W szerszym kontekście akcję należy traktować jako inspirowaną próbę podtrzymania narracji rosyjskiej w sprawie przyczyn katastrofy.

Była ona jednak nieudolna i miała dość nieoczekiwany przebieg, ponieważ tego samego dnia E.Klich zdementował, iż udzielił inkryminowanej informacji, a dwa dni później Nasz Dziennik obalił kłamstwo w sprawie braku prognozy pogody.

**Polsko-rosyjska "częściowa zbieżność", Rzeczpospolita, 29.12.2010, Autor: amk**

[http://www.rp.pl/artykul/585843\\_Polsko-rosyjska--czesciowa-zbieznosc-.html](http://www.rp.pl/artykul/585843_Polsko-rosyjska--czesciowa-zbieznosc-.html)

Klich zaprzeczył równocześnie by w rozmowie z gazetą "Fakt" powiedział, iż kapitan samolotu Arkadiusz Protasiuk odmówił lotu, ponieważ załoga nie dostała prognozy pogody od stacji meteo, a do startu miał go przekonać generał Andrzej Błasik, który zameldował prezydentowi gotowość maszyny do lotu.

- Ja nie mówię, że to jest nieprawda. Ja tego nie powiedziałem. Nie mam materiałów na ten temat. Powiedziałam jedynie, że samolot nie powinien startować z lotniska Okęcie, bo na lotnisku w Smoleńsku nie było już wtedy odpowiednich warunków atmosferycznych - zaznaczył pułkownik (1).

(1) Edmund Klich nie wyjaśnił dlaczego załoga Tu-154M miałyby nie wystartować z Okęcia, jeśli posiadała najnowszą prognozę pogody: z godz. 5:00 (prognozy są aktualizowane co 3 godziny), mówiącą o dobrej pogodzie. Klich rozmawiając z PAP udzielił niejasnej i pokrętej odpowiedzi, którą można interpretować wieloznacznie.

**Przed startem widzialność 3 tys. metrów, Nasz Dziennik, 31.12.2010, Autor: Piotr Czartoryski-Sziler**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101231&typ=po&id=po04.txt>

Prognoza przekazana 10 kwietnia o godz. 6.20 do Dyżurnej Służby Operacyjnej COP mówiła, iż widzialność w Smoleńsku wynosi 1000-3000 m przy silnym zamgleniu, chmury stratus h-120-180 m, co umożliwiło podjęcie decyzji o wylocie z Okęcia. Trzeba tu podkreślić, że dyżurny opierał swoją wiedzę na ograniczonych informacjach przysyłanych mu co trzy godziny z lotniska w Smoleńsku. Były to tylko depezesy "SYNOP", brak zaś było depezesy "METAR" i "TAF". Wiadomo bowiem, o czym milczy Edmund Klich, że od około roku polskie wojskowe służby meteorologiczne mają poważne trudności w pozyskiwaniu danych meteo z lotnisk wojskowych Federacji Rosyjskiej. W tym m.in. właśnie z lotniska Smoleńsk Siewiernyj. Pomimo starań strony polskiej do tej pory nie wypracowano ze stroną rosyjską systemowego rozwiązania gwarantującego niezawodność ich pozyskiwania.

Wdowa po dowódcy Sił Powietrznych Ewa Błasik: - Wiem od ludzi, którzy obsługiwali ten wylot, że odbywał się on w pełnej zgodzie. Mąż chciał w jakiś sposób nadać szczególny charakter tej wizycie polskiej delegacji, podkreślając wagę tego lotu do Katynia. Powiedział więc, że chciałby asystować kpt. Protasiukowi przy składaniu meldunku panu prezydentowi. To był jego pierwszy lot z prezydentem, wcześniej z nim nie latał. Nieprawdą jest, że mąż sam składał mu meldunek, bo byli razem z kpt. Protasiukiem, by było bardziej uroczyście. Zresztą są przecież nagrania z monitoringu, na których można to zobaczyć.

*Do tez zdyskredytowanej kampanii powrócili po 06.01.2011 wpisami na blogach Janusz **Palikot** i Lech **Wałęsa**. Poniżej wpis na blogu Lecha **Wałęsy** (uwaga: pisownia oryginalna):*

**„DODAJĘ”, 10.01.2011**

<http://www.mojageneracja.pl/1980/blog/12788654834d2a6dcbc9f1d/0>

Motto bloga: Niech Będzie Pochwalony Jezus Chrystus Amen

(...)

";)onald Tusk żegnał, w czasie pogrzebu, prezydenta Kaczyńskiego w Warszawie czy na Wawelu wiedział, że to były prezydent Polski Lech Kaczyński wydał rozkaz do startowania z lotniska w Warszawie do Smoleńska. I, że zrobił to, pomimo braku informacji o pogodzie na miejscu lądowania – w Smoleńsku. I choć pilot odmówił lotu, to generał Błasik rozkazał mu, w imieniu prezydenta, aby leciał" - napisał Palikot..

JA LW. dodaję „pod usilną namową , PRESJĄ brata JAROSŁAWA..

**Tu-154 miał prognozę pogody przed wylotem**, *Gazeta.pl*, 14.01.2011, Autor: Agnieszka Kublik, Wojciech Czuchnowski  
[http://wyborcza.pl/1,75478,8945526,Tu\\_154\\_mial\\_prognoze\\_pogody\\_przed\\_wylotem.html](http://wyborcza.pl/1,75478,8945526,Tu_154_mial_prognoze_pogody_przed_wylotem.html)

Z nieoficjalnych informacji wynika, że dane o pogarszającej się pogodzie miał przed wylotem z Warszawy także gen. Andrzej Błasik, dowódca sił powietrznych, który leciał wraz z prezydentem Lechem Kaczyńskim na obchody katyńskie. Między generałem i dowódcą samolotu wywiązała się sprzeczka, czy przy tych warunkach pogodowych będzie można lądować w Smoleńsku. Gen. Błasik nie chciał, by o problemie informować prezydenta. I to dlatego - wbrew procedurze - prezydenta na schodach samolotu witał nie dowódca załogi, ale gen. Błasik. Podobno generał miał zabronić załodze informowania prezydenta o złych warunkach pogodowych na smoleńskim lotnisku.

### **SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

#### **89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 34

**Edmund Klich:** Ja mam pewne informacje – ale to nie są informacje potwierdzone, bo ja tych dowodów nie oglądałem – że problem tego lotu zaistniał już na lotnisku w Warszawie, że już tutaj była pewna dyskusja, czy lecieć, czy nie lecieć.

*Kolejny element medialnej kampanii dezinformacji w sprawie rzekomej kłótni kpt. Protasiuka z gen. Błasikiem której powodem miała być pogoda w Smoleńsku stanowi materiał TVN24 z dnia 24.02.2011 „Kłótnia oficerów przed wylotem do Smoleńska” Autorów bgr//gak.*

*Zdaniem Autora pojawił się on w celu medialnego przykrycia jednego z ważnych wydarzeń mających w tym czasie miejsce: udowodnienia min. Grasiowi kłamstwa w sprawie interpretacji zachowania premiera Tuska w czasie spotkania z Ewą Kochanowską (nagranie do którego dotarł Superexpress) oraz przesłuchania Sławomira Wiśniewskiego w dniu 24.02.2011 przez Zespół Parlamentarny Ds. Zbadania przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 r.*

*O szerokim zasięgu akcji świadczy zabranie w sprawie rzekomej kłótni głosu przez premiera Tuska, który miał okazję pokazać się jako polityk stonowany, nieulegający emocjom i profesjonalny.*

*Temat w konwencji taniej sensacji podchwyciły tego samego dnia m.in. „Dziennik” oraz Onet.pl. Na dezinformacyjny charakter „wrzuconego” materiału zwracał uwagę m.in. portal Wpollytce.pl.*

[http://www.wpollytce.pl/view/7670/Znow\\_oskarzaja\\_gen\\_Blasika\\_Tym\\_razem\\_twierdza\\_ze\\_kpt\\_Protasiuk\\_nie\\_chc\\_ial\\_leciec\\_bo\\_nie\\_mial\\_prognozy\\_pogody\\_Kolejna\\_wrzutka\\_.html](http://www.wpollytce.pl/view/7670/Znow_oskarzaja_gen_Blasika_Tym_razem_twierdza_ze_kpt_Protasiuk_nie_chc_ial_leciec_bo_nie_mial_prognozy_pogody_Kolejna_wrzutka_.html)

**Kłótnia oficerów przed wylotem do Smoleńska**, TVN24, Autor: bgr//gak, 24.02.2011

<http://www.tvn24.pl/-1,1693929,0,1,klotnia-oficerow-przed-wylotem-do-smolenska,wiadomosc.html>

Jak ustalił reporter programu "Polska i Świat" TVN24 - przemysłowe kamery miały 10 kwietnia rano zarejestrować rozmowę dwóch wojskowych - wyrażnie wzburzonych, klóćących się. - Generała Andrzeja Błasika i kapitana Arkadiusza Protasiuka. Wojskowi mieli pokłócić się o wylot do Smoleńska.

Prokuratura potwierdza, że bada ten wątek. - W tej kwestii przeprowadzone były dowody w postaci przesłuchań świadków, jak również zabezpieczono film z kamery przemysłowej - przyznaje płk Zbigniew Rzepa z Naczelnej Prokuratury Wojskowej (2).

Reporterowi TVN24 udało się ustalić, że zeznania pracowników Okęcia i osób, które w nim 10 kwietnia przebywały, są rozbieżne. Reporter dotarł jednak do osób, które twierdzą, że pilot Arkadiusz Protasiuk po tym, jak nie otrzymał aktualnego stanu pogody w Smoleńsku pokłócił się przed wejściem głównym z dowódcą Sił Powietrznych.

Pilot nie chciał lecieć - o czym mieli zeznać pracownicy portu lotniczego i inni świadkowie. Generał Andrzej Błasik miał udzielić podwładnemu reprimendy i miał używać przy tym słów wulgarnych. To rzekomo przez kłótnię, która przeniosła się aż do trapy samolotu, prezydenta powitał generał Błasik, a nie kapitan Protasiuk.

**Nie wiadomo jednak czy z kiepskiej jakości i pozbawionego dźwięku nagrania uda się odtworzyć o co dokładnie chodziło.**

**Kłótnia przed wylotem Tu-154? Tusk nie chce tego komentować**, *Dziennik.pl*, 25.02.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/323768,tusk-nie-chce-komentowac-doniesien-mediow-nt-katastrofy-smolenskiej.html>

"Nie będę komentował, dopóki nie otrzymam raportu komisji (Millera). Nie będę komentował domysłów na temat tego, co się mogło zdarzyć. Każdy z państwa pewnie wyrabia sobie opinię na temat okoliczności katastrofy, napisano już na ten temat wszystkie mądre i niemądre rzeczy. Nie chcę dołączyć do chóru tych, którzy znają się na wszystkim i każdego dnia mają coś do powiedzenia w sprawie katastrofy smoleńskiej" - powiedział w piątek Tusk na konferencji prasowej.

**Świadek: gen. Błasik zwymyślał pilota**, *gazeta.pl*, 26.02.2011

[http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Swiadek-gen-Blasik-zwymyslal-pilota,wid,13172003,wiadomosc\\_prasa.html?ticaid=1bd99](http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Swiadek-gen-Blasik-zwymyslal-pilota,wid,13172003,wiadomosc_prasa.html?ticaid=1bd99)

Jest świadek, który słyszał, jak tuż przed wylotem prezydenckiego Tu-154 dowódca sił powietrznych gen. Andrzej Błasik zwymyślał kapitana samolotu Arkadiusza Protasiuka. Awanturę słyszał chorąży BOR. Ale nie powiedział o niej prokuratorowi - dowiedziała się "Gazeta Wyborcza".

Według oficera BOR, który zna relację chorążego, chodziło o to, że Protasiuk nie chciał lecieć, bo nie miał informacji o sytuacji pogodowej nad lotniskiem w Smoleńsku, a wiedział o pogarszających się warunkach.

- Generał zwymyślał go w wulgarnych słowach. Kazał mu iść do kokpitu i sam meldował prezydentowi samolot gotowy do odlotu.

**Pełnomocnik wdów pilotów: był nacisk Błasika na załogę**, *onet.pl*, 25.02.2011

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/pełnomocnik-wdow-pilotow-był-nacisk-błasika-na-zał,1,4194766,wiadomosc.html>

O nagraniu rozmowy gen. Andrzeja Błasika z dowódcą Tu-154 Arkadiuszem Protasiukiem wiemy od miesiąca - ujawnił mec. Andrzej Werniewicz, pełnomocnik wdów po pilotach.

Pełnomocnik wdowy po gen. Błasiku mec. Bartosz Kownacki powiedział PAP w piątek, że o nagraniu wie, ale jeszcze go nie oglądał. - Informacja o rozmowie między gen. Błasikiem a kpt. Protasiukiem przed wylotem też nie jest nowa, ale zaprzeczam, by doszło tam do jakiegokolwiek kłótni, tym bardziej mającej wpływ na przebieg lotu. Potwierdza to 6-7 świadków, z którymi rozmawiałem, a którzy 10 kwietnia rano byli na Okęciu i żegnali odlatującą delegację - dodał.

- Z obrazu wynika, że rozmowa była emocjonalna - mówi zaś Werniewicz (3), odmawiając ujawnienia innych szczegółów sprawy i powołując się na obowiązek zachowania tajemnicy śledztwa. - Naszym zdaniem, nacisk na pilotów ze strony generała Błasika był - powiedział jedynie.

**(2) Prokuratura wojskowa nie badała jeszcze monitoringu z Okęcia. "Nawet go nie mamy"**, *Gazeta.pl*, 25.02.2011

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,9168731,Prokuratura\\_wojskowa\\_nie\\_badala\\_jeszcze\\_monitoringu.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,9168731,Prokuratura_wojskowa_nie_badala_jeszcze_monitoringu.html)

Prokuratura będzie mogła zbadać nagranie z monitoringu i informacje ewentualnej o kłótni gen. Błasika z mjr. Protasiukiem tuż przed startem tupolewa z Warszawy dopiero, kiedy komisja Millera zwróci je śledczym.

- Prokuratorzy nie tylko nie skończyli badań. W ogóle ich jeszcze nie podjęli, dlatego, że zostali poproszeni o przekazanie nagrań komisji. To nasz materiał, zabezpieczony przez nas, który przekazaliśmy komisji - przyznał Rzepa.

*W kontekście powyższego materiału należy zwrócić uwagę na artykuł Faktu, który rozwija dezinformację z 24.02.2011:*

**Kłótnia Błasika z Protasiukiem? Jest film!**, *Fakt.pl*, 25.02.2011

<http://www.fakt.pl/Klotnia-Blasika-z-Protasiukiem-Jest-film-,artykuly,97020,1.html>

Kapitan Arkadiusz Protasiuk nie chciał 10 kwietnia 2010 roku zasiąść za sterami prezydenckiego tupolewa. Będąc jeszcze na płycie lotniska Okęcie kłócił się o to ze swym przełożonym gen. Andrzejem Błasikiem - to nowy wątek w śledztwie smoleńskim.

Rzecznik Naczelnej Prokuratury Wojskowej płk Zbigniew Rzepa potwierdził, że prokuratorzy mają nagranie z kamery przemysłowej z lotniska Okęcie z 10 kwietnia 2010 r.

**(3) Informacji podanej przez Werniewicza zaprzeczyła w wypowiedzi dla „Naszego Dziennika” znająca także akta śledztwa Małgorzata Wassermann:**

**Czuję się zdradzona**, *Nasz Dziennik*, 10.03.2011

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110310&typ=po&id=po04.txt>

Natomiast wracając do kwestii tej rzekomej emocjonalnej rozmowy: moje największe zdziwienie budzi fakt, że jeden z pełnomocników stawia konkretną tezę wbrew temu, co zawiera materiał dowodowy. Mało tego, czyni to w sposób, który przekracza pewną miarę - uczciwości i zdrowego rozsądku. Chciałabym w tym miejscu jednak podkreślić jeszcze jedną sprawę. Otóż tezy jednego z pełnomocników atakują jedną z ofiar, a chciałam przypomnieć, jaka solidarność była wśród nas - rodzin i ich pełnomocników - w chwili, gdy opluwany był honor majora Arkadiusza Protasiuka. Zachowanie wspomnianego mecenasa nie znajduje według mnie żadnego usprawiedliwienia.

W związku z brakiem medialnego sukcesu kłamstwa o kłótni przed wylotem (np. minister Jerzy Miller w charakterystyczny dla siebie sposób zaprzeczył tej informacji (4)), medialna kampania dezinformacyjna została rozwinięta i przekierowana na budowanie analogii pomiędzy naciskami w sprawie lądowania w Tbilisi w 2008 roku a rzekomo analogiczną sytuacją 10.04.2010 (por. rozdział: *Aneks 2: Naciski w sprawie lądowania w Tbilisi ?*), zaś media które wcześniej forsowały wersję kłótni z powodu braku prognozy pogody zaczęły wycofywać się z tej narracji, tym bardziej że doradca szefa MON gen. Bogusław **Pacek** stwierdził w opublikowanym w dniu 04.03.2011 wywiadzie dla *Gazety Wyborczej*:

-10 kwietnia o 6 rano przedstawiciele wojskowej służby meteorologicznej przekazali załodze samolotu posiadany stan wiedzy w zakresie pogody (5).

(4) **J. Miller: Nie mam pewności czy była kłótnia Protasiuka z Błasikiem**, *Interia.pl*, 28.02.2011  
<http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczyński-nie-zyje/news/jmiller-nie-mam-pewności-czy-była-kłótnia-protasiuka-z-1603089,6911>

Zapytany przez dziennikarza, czy kłótnia, do której według doniesień mediów miało dojść przed wylotem samolotu do Smoleńska, wniesie coś do końcowego raportu prac komisji, szef polskiej komisji badającej katastrofę smoleńską odparł: "Pan użył sformułowania, jakby był pan pewny, że doszło do kłótni, ja takiej pewności nie mam"

(5) **W TU-154 wiedzieli o silnym zamgleniu**, *TVN24*, 04.03.2011, Autor: mkg//mat  
[http://www.tvn24.pl/0,1694827,0,1,w-tu\\_154-wiedzieli-o-silnym-zamgleniu,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/0,1694827,0,1,w-tu_154-wiedzieli-o-silnym-zamgleniu,wiadomosc.html)

Pogoda, według informacji TVN24, miała być tematem rozmowy między kpt. Arkadiuszem Protasiukiem, pilotem tupolewa, i gen. Andrzejem Błasikiem.

*Warto zwrócić uwagę na zmianę narracji TVN24: w dniu 24.02.2011 o kłótni z powodu nieotrzymania przez IP prognozy pogody (powyżej w tym rozdziale), czemu zaprzeczono w materiale tej samej stacji z 04.03.2011.*

**To ja odprowadziłem Pierwszą Parę do tupolewa!**, *Fakt.pl*, 03.03.2011  
<http://www.fakt.pl/To-ja-odprowadziłem-Pierwsza-Pare-do-tupolewa-,artykuly,97504,1.html>

Doradca Lecha Kaczyńskiego przyjechał na płytę lotniska Okęcie jako pierwszy. Wypatrywał prezydenckiej limuzyny.

Skupiony prezydent przed wejściem na pokład odebrał meldunek o gotowości do wylotu od szefa sił powietrznych generała Andrzeja Błasika (†48 l.).

– Meldunek od generała Błasika, a nie dowódcy załogi, nie był niczym dziwnym, czy nadzwyczajnym w sytuacji, gdy na pokładzie byli wszyscy dowódcy wojska, w tym on, szef sił powietrznych – tłumaczy **Klarkowski**. – Zameldował „Panie prezydencie, zgłaszam samolot i załogę do lotu”. Prezydent odebrał meldunek, skinął głową. Nie było żadnego zamieszania, czy wątpliwości co do pogody. Prezydent o nic nie dopytywał – zapewnia doradca zmarłego prezydenta.

**Nowe fakty ws. rzekomej kłótni Błasika z Protasiukiem**, *Radio ZET*, *wp.pl*, 04.03.2011  
<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Nowe-fakty-ws-rzekomej-kłótni-Błasika-z-Protasiukiem,wid,13194739,wiadomosc.html?icaid=1be4d>

Wojskowi prokuratorzy przesłuchali już wszystkich oficerów Biura Ochrony Rządu, którzy byli obecni na lotnisku Okęcie przed wylotem prezydenckiego Tu-154M - podaje Radio ZET. Jak wynika z nieoficjalnych informacji, do których dotarło radio zeznania funkcjonariuszy nie potwierdzają wersji o kłótni do jakiej miało dojść między dowódcą sił powietrznych gen. Andrzejem Błasikiem a dowódcą rządowego samolotu Arkadiuszem Protasiukiem.

To, że zeznania funkcjonariuszy BOR nie potwierdzają w procesowy sposób kłótni na lotnisku nie oznacza, że ta nie miała miejsca.

Radio ZET sugeruje, że przed prokuratorami oficerowie nie byli w stanie jednoznacznie potwierdzić kłótni - odpowiadali na pytania na tyle miękko, że są to słabe dowody.

**Kto odczyta rozmowę z 10 kwietnia**, *rp.pl*, 07.03.2011, Autor: Grażyna Zawadka  
<http://www.rp.pl/artykul/2,622589.html>

Z informacji "Rz" wynika, że prokuraturze nie udało się dotąd odnaleźć świadka rozmowy. A kamera utrwaliła tylko obraz, bez dźwięku.

Dlatego film mają zbadać – jak podało RMF FM – eksperci od czytania z ruchu warg. Komisja Millera nie ujawnia, czy i komu zlecono jego analizę. – Komisja nie wypowiada się w tym zakresie – ucina Małgorzata Woźniak, rzeczniczka MSWiA.

Według informacji "Rz" wciąż prowadzone jest rozeznanie, kto mógłby wykonać zlecenie.

**Gen. Błasik chciał porozmawiać z kpt. Protasiukiem**, *Interia.pl*, 10.03.2011

<http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczynski-nie-zyje/news/gen-blasik-chcial-porozmawiac-z-kpt-protasiukiem,1607862>

*K.Piasecki*: Panie prokuratorze, czy pańscy ludzie mają dowody na naciski na pilotów Tu-154 przed albo w trakcie lotu 10 kwietnia?

*A.Seremet*: Nie, nie ma takich dowodów.

*K.Piasecki*: Film z Okęcia - on rzeczywiście dowodzi kłótni generała Błasika z kapitanem Protasiukiem?

*A.Seremet*: - Ten film jest przedmiotem analiz prokuratorów, którzy klatka po klatce przeglądają ten film, a liczy on około 90 godzin. Na dodatek jest czterokrotnie multiplikowany, w związku z podziałem ekranu na cztery części. Prokuratorzy ten film uważnie klatka po klatce przeglądają. Jak dotąd - według informacji "na wczoraj" - prokuratorzy nie natrafili na obraz, który zawierałby kadr, dokumentujący takie zdarzenie. Zdarzenie, w którym te dwie osoby, o których mowa, przynajmniej stałyby naprzeciwko siebie i rozmawiały.

*K.Piasecki*: Ale są jakieś informacje, jakieś dowody w tym śledztwie, że rzeczywiście doszło do jakiegoś spotkania, starcia, kłótni, dyskusji?

*A.Seremet*: Tak. Z informacji, które przedstawił jeden ze świadków, wynika, że generał Błasik chciał porozmawiać z pilotem Protasiukiem, ale to jest tylko ten wstępny etap, który był obserwowany przez świadka. Dalszego przebiegu zdarzeń świadek nie podał.

*K.Piasecki*: Wiemy, że chciał, nie wiemy, czy do tej rozmowy doszło.

*A.Seremet*: Tak jest.

**Gość Radia ZET: Andrzej Seremet**, 11.03.2011

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/Andrzej-Seremet3>

*A.Seremet*: (...) z zeznań jednego ze świadków wynika, że obserwował on zdarzenie polegające na tym, że gen. Błasik zamierza rozmawiać z pilotem Protasiukiem, dlatego że go przywołuje do siebie i to jest wszystko, co świadek widział, nie widział dalszego przebiegu tej rozmowy, ani w ogóle spotkania tych dwóch osób.

**Ewa Błasik: mąż nie było w kokpicie**, *TVP Info*, 14.03.2011

<http://tvp.info/informacje/polska/ewa-blasik-meza-nie-bylo-w-kokpicie/4144737>

Mój mąż, zbliżając się do tego samolotu, w towarzystwie zastępcy dowódcy 36 specpułku poprosił pana pułkownika, aby poinformował dowódcę załogi, że będzie chciał towarzyszyć przy składaniu meldunku panu prezydentowi. Doradca prezydenta Andrzej Klarkowski świadczy i na pewno będzie w prokuraturze również zeznał, że był świadkiem kiedy mój mąż przed startem tego samolotu, czekając na pana prezydenta rozmawiał ze śp. panem ministrem Handzlikiem. Rozmawiali ogólnie na temat Sił Powietrznych. A pan kapitan Protasiuk z zadowoloną, pogodną miną stał obok. Coś sprawdzał, jak zawsze każdy dowódca załogi przed wylotem. Pogodny, uśmiechnięty. Pełen spokój.

**Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej**, 15.03.2011

<http://www.npw.gov.pl/491-katastrofaTU154M.htm>

W dniu dzisiejszym prokuratorzy Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie, prowadzący śledztwo w sprawie katastrofy smoleńskiej, zakończyli oględziny nagrania video, zabezpieczonego w dniu 10 kwietnia 2010 r., przedstawiającego widok z kamer umieszczonych w części wojskowej Lotniska Okęcie, przed wylotem samolotu TU 154M nr 101 do Smoleńska. W wyniku oględzin prokuratorzy nie ujawnili kadrów, z których można byłoby wysnuć wniosek o rzekomej kłótni Dowódcy Sił Powietrznych gen. Andrzeja Błasika z dowódcą statku powietrznego – kpt. Arkadiuszem Protasiukiem.

Na tę okoliczność prokuratorzy przesłuchują osoby, które mogą posiadać jakąkolwiek wiedzę w tym zakresie, jednakże dotychczas żadna z przesłuchanych osób nie potwierdziła w złożonych zeznaniach, aby była świadkiem takiego zdarzenia.

Płk Zbigniew Rzepa  
Rzecznik prasowy NPW

**Prokuratura: świadkowie nie potwierdzają kłótni na Okęciu**, *gazeta.pl*, 15.03.2011

[http://wyborcza.pl/1,91446,9256919,Prokuratura\\_swiadkowie\\_nie\\_potwierdzaja\\_klotni\\_na.html](http://wyborcza.pl/1,91446,9256919,Prokuratura_swiadkowie_nie_potwierdzaja_klotni_na.html)

Zdaniem "Gazety Wyborczej" jest świadek, który słyszał, jak tuż przed wylotem Błasik zwymyślał pilota. Miało chodzić o to, że Protasiuk nie chciał lecieć, bo nie miał informacji o pogodzie w Smoleńsku; generał sam miał meldować prezydentowi Lechowi Kaczyńskiemu, że samolot jest gotowy do lotu.

## ZATAJONY WYCIEK CZY KONTROLOWANY PRZECIEK ?

Konferencja prasowa **Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010, 08.10.2010**  
pos. Anna Sikora

Przed wylotem Tu-154M nr 101 dnia 10 kwietnia wykryto wyciek ze środkowego silnika, o którym nie powiadomiono pilotów.

„**Wyciek” Macierewicza to... kałuża wody**, 2010-10-08 13:46, autor: Michał Krzymowski

<http://www.wprost.pl/ar/212632/Wyciek-Macierewicza-to-ka-lu-za-wody/>

„Przed startem samolotu Tu-154 M nr boczny 101, stwierdzono pod tym samolotem kałużę cieczy, którą jak ustalono okazała się woda, pozostała po myciu samolotu” - czytamy w odpowiedziach nadesłanych „Wprost” przez rzecznika prokuratury wojskowej płk. **Zbigniewa Rzepę**.

„Salon polityczny Trójki”, z **Antonim Macierewiczem** rozmawia Michał Karnowski, 12.10.2010

<http://www.polskieradio.pl/9/299/Artykul/267536,Zamach-wykluczony-od-razu>

- Pan podobno ma dowody że to był wyciek?

- No, wyciek był z pewnością. Ja nie wiem czy to był wyciek paliwa, czy to był wyciek wody, tego nie dyskutuję, tutaj się próbuje tym grać, nawet robić różnorodne w tej sprawie dowcipy. Sam wyciek był, tu nie ma, nie ulega wątpliwości... Ale czy on był po myciu to jest interesujące, bo myto czub samolotu, myto nosek samolotu w związku z uderzeniem w ptaka i tam zamalowywaniem tej części, w którą uderzył ptak przy poprzedniej podróży 24 godziny wcześniej, i ten dziób samolotu rzeczywiście myto. Tych części nie myto, a wyciek był z pewnością...

- Ale gdzie był? Z tyłu?

- To nie ulega wątpliwości. Spod silnika. Z silnika. I to było z tyłu.

- Ale nie ulega wątpliwości? Dlaczego nie ulega wątpliwości, to znaczy na jakiej podstawie?

- Bo jest wiele świadectw potwierdzających ten fakt, że to nie ulega wątpliwości...

- A jakie to są świadectwa?

- ...i to świadectw które zostały uzyskane w sposób- że tak powiem- z pewną trudnością. Osoby które to relacjonowały próbowały ukryć ten fakt początkowo, ostatecznie go przyznały, co więcej- to się zdarzyło przed hangarem, nie w hangarze, gdzie myto samolot, bo samolot, ten dziób samolotu myto w hangarze, tylko po wytoczeniu go, przed hangarem, w czasie próbnego rozruchu silnika. (...) O tej sprawie nie poinformowano pilotów i próbowano to ukryć.

**Zapis śmierci**, Wprost 02.11.2010, , Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski

Mechanicy zaczęli przygotowywać tupolewa o czwartej rano. Po godzinie maszyna została wyprowadzona z hangaru, zjawił się wtedy technik pokładowy, chor. Andrzej Michalak, członek załogi lecącej do Smoleńska. Dokonano próbnego uruchomienia silników. „Ok. 5.10 Przemysław L. (...) stwierdził, że na środkowym silniku nr 2 jest drobny wyciek. Poleciał przerwanie czynności (...). Podeszedłem do niego i razem sprawdziliśmy, co jest przedmiotem wycieku. Pod silnikiem widać było plamę wielkości ok. 40 cm, jak później się okazało, plamę wody. Woda ta była prawdopodobnie pozostałością po myciu samolotu. Fakt ten stwierdziłem poprzez sprawdzenie lepkości tej cieczy, jej zapachu i jej smaku” – zeznał mechanik Krzysztof F.

Dwa dni przed wylotem do Smoleńska tupolew był z premierem w Pradze. Podczas drogi powrotnej w samolot uderzył ptak, który uszkodził osłonę radaru i zadrapał lakier. Usterkę naprawiono i nałożono nowy lakier. Potem samolot został umyty. Stąd woda pod silnikami.

Chor. Michalak wiedział o kałuży. Był spokojny.

Przy analizie wyżej wymienionych źródeł należy zwrócić uwagę na krótki czas pomiędzy konferencją prasową Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M a pisemnym dementi prokuratora Rzepy poprzez odpowiedź na pytania „Wprost”. Oba wydarzenia nastąpiły tego samego dnia, w odstępie praktycznie kilku godzin (1). W związku z powyższym, a także po wzięciu pod uwagę stopnia uszczegółowienia wypowiedzi obu stron, uzasadnione wydaje się twierdzenie że Zespół Parlamentarny mógł paść ofiarą akcji dezinformacyjnej polegającej na dostarczeniu wyrwanych z kontekstu fragmentów zeznań w sprawie wycieku, lub wręcz propagandy szeptanej.

Zdaniem Autora akcja miała na celu w ogóle ośmieszenie Zespołu i dezawuację wyników jego prac, a w szczególności medialne osłabienie pozostałych prezentowanych na przedmiotowej konferencji prasowej wniosków.

Cele dezinformatorów, w związku z brakiem dalszych faktów i analiz na ten temat ujawnionych w późniejszym terminie przez Zespół, według stanu wiedzy na dzień opracowania niniejszej publikacji można uznać za w znacznej mierze osiągnięte. Świadczy o tym m.in. fakt nieodniesienia się Zespołu do sprawy wycieku w oficjalnym Stanowisku z dnia 14.10, w którym omawiano inne wątki poruszone na konferencji prasowej z dnia 08.10.2010:

[http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=81%3Aowiadczenie-&catid=45%3Aowiadczenia&lang=pl](http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=81%3Aowiadczenie-&catid=45%3Aowiadczenia&lang=pl)

*Ewidentnym błędem Zespołu, wykorzystanym skutecznie przez autorów akcji dezinformacyjnej, było niesprawdzenie przed podaniem informacji do publicznej wiadomości jakiego medium mógł dotyczyć wyciek oraz niezasięgnięcie przed konferencją prasową opinii ekspertów lotniczych w sprawie ustalenia czy woda jako czynnik technologiczny w ogóle może znajdować się w instalacjach samolotu, z definicji operującego w ekstremalnie niskich temperaturach .*

*(1) Podobna sytuacja miała miejsce po ujawnieniu przez Zespół Parlamentarny tzw. „moskiewskiego protokołu” , ale dementi prokuratora Seremeta w „Kropce nad i” pojawiło się dopiero w dniu upublicznienia skanów podpisanego dokumentu przez portal niezależna.pl .Było ono zdaniem Autora próbą samoobrony ze strony prokuratury i nie wypadło przekonywująco.*

## GODZINA ODLOTU

*Zgodnie z Programem Udziału Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Pana Lecha Kaczyńskiego z Małżonką w Uroczystości 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej (MSZ/Protokół Dyplomatyczny) wynika, że przyjazd Prezydenta na lotnisko Okęcie miał mieć miejsce o godz.6:50, a wylot samolotu miał odbyć się o godz. 7:00.*

**Prezydencki samolot rozbił się w Smoleńsku. Rosjanie apelowali by lądował w Mińsku lub w Moskwie, wprost24, 10.04.2010**

<http://www.wprost.pl/ar/191846/Prezydencki-samolot-rozbił-sie-w-Smolensku-Rosjanie-informuja-zginelo-87-osob/>

Samolot Tu-154 z prezydentem na pokładzie, który wyleciał o 6:50 z Warszawy, rozbił się niedaleko lotniska wojskowego w Smoleńsku - informuje rzecznik MSZ **Piotr Paszkowski**.

**Komunikat MON, 10.04.2010, 10:13:00**

<http://www.wojsko-polskie.pl/articles/view/14838>

W Smoleńsku, o godz. 8.56, rozbił się samolot TU-154M. Maszyna z lotniska Okęcie wystartowała o godz. 7.29. Na liście pasażerów znajdowało się 89 osób i załoga, w tym Prezydent RP.

**Komunikat MON, 10.04.2010**

<http://www.wp.mil.pl/pl/artykul/9066>

W Smoleńsku o godz. 8.56 rozbił się samolot TU-154M. Maszyna wystartowała o godz. 7.15 z lotniska Okęcie.

Na liście pasażerów znajdowało się 89 osób, w tym Prezydent RP z Małżonką. Ponadto na pokładzie samolotu była 7-osobowa załoga.

**Plan lotu Tu-154M, 10.04.2010, TVN24, materiał P.Świerczka**

[http://il.youtube.com/watch?v=7b0\\_L8pvZ2c](http://il.youtube.com/watch?v=7b0_L8pvZ2c)

*Wg powyższego źródła w planie lotu jako godzina odlotu jest wpisana godz.5:00 UTC (tj. godz. 7:00 czasu warszawskiego)*

**Zapis śmierci, Wprost 02.11.2010, , Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski**

Dlaczego Tu-154 wystartował z opóźnieniem?

Dlatego, że spóźnił się prezydent Kaczyński. Początkowo wylot był planowany na godzinę 6.30, ale przed 10 kwietnia Kancelaria Prezydenta poprosiła o opóźnienie startu o pół godziny. Paweł Janeczek, szef ochrony Lecha Kaczyńskiego, zarezerwował na dojazd na Okęcie piętnaście minut. Limuzyna z głową państwa miała ruszyć z Krakowskiego Przedmieścia o 6.45.

Lech Kaczyński nie wyszedł jednak na czas. Z zeznań głównego kierowcy Macieja K. wynika, że prezydenckie bmw wyjechało z Pałacu dopiero kilka minut po siódmej. „Pod samolot podjechaliśmy między godz. 7.15 a 7.20” (1) – zeznał K. Silniki tupolewa już pracowały. Przed maszyną na prezydencką parę czekał szef Sił Powietrznych gen. Andrzej Błasik, który zgłosił Kaczyńskiemu gotowość do startu. Prezydent odebrał meldunek i wszedł na pokład. Samolot odleciał o 7.27.

**Rządowy tupolew wyleciał z 27-minutowym opóźnieniem, TV24, 18.10.2010**

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Rzadowy-tupolew-wylecial-z-27-minutowym-opoznieniem,wid,12769948,wiadomosc.html?ticaid=1b2c3>

Feralny lot tupolewa do Smoleńska wyleciał z 27-minutowym opóźnieniem - powiedział w TVN24 szef Biura Ochrony Rządu gen. **Marian Janicki**. Dodał, że kolumna BOR z prezydentem przyjechała na lotnisko w Warszawie zgodnie z planem.



### **Wystąpienie min. Jacka Sasina na posiedzeniu Zespołu Parlamentarnego Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010r., 22.09.2010**

<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>

Została skorygowana informacja z pułku (*chodzi o 36SPLT*) o długości lotu, mianowicie najpierw podana była informacja że lot trwał będzie około 2 godzin z Warszawy do Smoleńska, następnie zostało to skorygowane i poinformowano nas że ten przelot będzie trwał półtorej godziny. Stąd jakby nastąpiła zmiana godziny wylotu o pół godziny.

*(1) Informacjom tym zaprzeczył w dniu 15.12.2010 przed Zespołem Parlamentarnym ds Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010 współorganizujący wylot 10.04. Tomasz Szczegielniak z Kancelarii Prezydenta.*

**"Lech Kaczyński wystartował bez opóźnień", Dziennik.pl, 15.12.2010**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/313640,lech-kaczynski-wystartowal-bez-opoznien.html>

Szczegielniak przyznał też, że Lech i Maria Kaczyńscy przybyli na Okęcie jako ostatni, jednak - jak podkreślił - nie spóźnili się. "Trudno mówić o spóźnieniu pana prezydenta. Odlot samolotu był zaplanowany na godzinę 7. Pan prezydent z tego, co pamiętam, stawiał się około 7.08, 7.09. (...) O 7.17 samolot wystartował - dokładnie to pamiętam, bo o tej godzinie wysłałem sms pracownikowi Kancelarii Prezydenta, który był na miejscu, na lotnisku w Smoleńsku."

## **POCZĄTEK KAMPANII DEZINFORMACJI**

**Relacja Andrzeja Zauchy, TVN, 10.04.2010**

Fatalne warunki atmosferyczne, być może błąd pilota, być może awaria urządzeń pokładowych- to wszystko bardzo wstępne i nieoficjalne hipotezy tego, co się mogło tutaj stać.

Oficjalnie wypowiedział się tylko szef sztabu rosyjskich Wojsk Lotniczych (1), który stwierdził że polski pilot nie wypełnił poleceń wieży kontroli lotów. W bardzo gęstej mgłę polski pilot postanowił wykonać ryzykowny manewr i rozpoczął gwałtowne obniżanie pułapu lotu, rozpoczął gwałtowne podchodzenie do lądowania. I w czasie tego podchodzenia do lądowania wieża, szef kontroli lotów powiedział mu żeby natychmiast wyprowadził samolot na poziomy lot, albo rozpoczął wznoszenie dlatego, że jego manewr jest zbyt niebezpieczny, ale **polски pilot jakby nie słyszał, kontynuował obniżanie się i w końcu uderzył w wierzchołki drzew.** (...)

Rosyjskie Ministerstwo Sytuacji Nadzwyczajnych podało, że samolot aż 4 razy próbował lądować. Według świadków rządowy Tu-154 nie ustawił się wprost na linii pasa startowego. Runął 100 metrów od niego.

**Wypowiedź zastępcy szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generała Aleksandra Aloszyna.**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/gen--aloszyn--zaloga-kilkakrotnie-zignorowala-polecenia,56511,1>  
PAP, 10-04-2010, 18:19

- Samolot Tu-154M z prezydentem Polski na pokładzie w odległości 50 km wszedł do strefy i przez szefa lotów został poinformowany o złych warunkach atmosferycznych w rejonie planowanego lądowania. Zarekomendowano mu, by udał się na lotnisko zapasowe (2). Załoga podjęła decyzję, że wykona podejście do lądowania, a później zdecyduje, czy lądować, czy też lecieć na lotnisko zapasowe- relacjonował Aloszyn.

*(1) generał Aleksander Aloszyn*

*(2) W „Transkrypcji 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, nie ma rekomendacji kontroli lotów do udania się na lotnisko zapasowe, jest natomiast zgoda na próbne podejście.*

## **OSOBY PUBLICZNE, ŚWIADKOWIE, PILOCI I EKSPERCI O PRZYCZYNACH KATASTROFY I ZAŁODZE**

**Wywiad Jarosława Kaczyńskiego dla Gazety Polskiej o wydarzeniach z 10.04.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100714&typ=po&id=po71.txt>

Po kwadransie był następny telefon. Miałem cień nadziei, że może jednak ktoś przeżył. Znów dzwonił **Sikorski** i kategorycznie stwierdził, że katastrofa była wynikiem błędu pilota. Pamiętam jego słowa: “to był błąd pilota”.

Wypowiedź zastępcy szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generała **Aleksandra Aloszyna**.

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/gen--aloszyn--zaloga-killkakrotnie-zignorowala-polecenia,56511,1>  
PAP, 10-04-2010, 18:19

- Samolot Tu-154M z prezydentem Polski na pokładzie w odległości 50 km wszedł do strefy i przez szefa lotów został poinformowany o złych warunkach atmosferycznych w rejonie planowanego lądowania. Zarekomendowano mu, by udał się na lotnisko zapasowe (1). Załoga podjęła decyzję, że wykona podejście do lądowania, a później zdecyduje, czy lądować, czy też lecieć na lotnisko zapasowe- relacjonował Aloszyn.

(1) W „Transkrypcji 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, nie ma rekomendacji kontroli lotów do udania się na lotnisko zapasowe, jest natomiast zgoda na próbne podejście.

### Forum smoleńskie

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=360>

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=380>

Belikov » 10 anp 2010, 13:09

Tylko co w nowostach pokazali interwju s człowiekom (ne понял kto именно), который заявил, что пилот польского самолёта **самовольно** принял решение о посадке.

369 » 10 anp 2010, 13:12

Это был Евсеев - руководитель пресс-службы Губернатора.

Belikov » 10 anp 2010, 13:09

Tylko, że w wiadomościach pokazali wywiad z człowiekiem (nie wiem kim dokładnie), który stwierdził, że pilot polskiego samolotu **samowolnie** zdecydował się na lądowanie.

369 » 10 anp 2010, 13:12

To był **Jewsiejew**- szef służb prasowych Gubernatora.

Wywiad z ekspertem lotniczym dr **Tomaszem Hypkim**

Tomasz Hypki-Cala prawda o Smoleńsku-cz.1.ogv

[http://www.youtube.com/watch?v=jEly79C9I3s&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=jEly79C9I3s&feature=player_embedded)

Jeżeli odejdzimy od tego że nie mamy jeszcze pełnej jasności co do szczegółów technicznych tej katastrofy pod Smoleńskiem, to wszystko było bardzo podobne (1) : źle wyposażone lotnisko, źle przygotowani ludzie którzy naprowadzali samolot, załoga która chyba nie zdawała sobie sprawy z tego w jak trudnej sytuacji się znalazła, pogoda fatalna, presja tych którzy są na pokładzie (wtedy byli to wysocy dowódcy Sił Powietrznych, teraz najwyżsi ludzie w polskim państwie)- to możnaby mnożyć. Przebieg wydarzeń, nawet te podejścia dwa do lądowania (2) też były, to samo nawet uderzenie z przechyleniem w lewo też chyba było.

(1) Chodzi o porównanie katastrofy w Smoleńsku z katastrofą CASY w Miroslawcu

(2) Wg „Transkrypcji 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, było jedno podejście do lądowania

Wywiad z **Wojciechem Łuczakiem**, ekspertem, redaktorem naczelnym „Raport-WTO” , 02.06.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/zpiloci-poruszali-sie-po-omacku\\_141424.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/zpiloci-poruszali-sie-po-omacku_141424.html)

-Piloci popełnili wszelkie możliwe błędy. Dlaczego ustawicznie, w samobójczy sposób schodzili w dół?! Przecież w tamtych warunkach podchodzenie do lądowania było jak poruszanie się po omacku, z zawiązanymi oczami.

- Dlaczego piloci zlekceważyli sygnały ostrzegawcze?

- Nie mam pojęcia! Ale ze stenogramów wynika, że w kabinie panował chaos. Obecny tam dowódca sił powietrznych czytał instrukcję mechanizacji skrzydeł (1). Konsultowano się z kabiną pasażerską. Pada zdanie, że prezydent nie podjął jeszcze decyzji. Co więcej, sprawdziła się opinia międzynarodowej komisji, że brakowało instrukcji współpracy załogi. Ta była niezdecydowana i niezgrana. Piloci najpierw mówili, że zejść, by zobaczyć, jak jest na dole, a w razie czego odejść, a potem zmieniają kierunek. Trudno ze stenogramów wywnioskować, jaka była decyzja dowódcy - schodzimy w dół czy odchodzimy. A jednak operację podchodzenia do lądowania kontynuowano.

(1) W „Transkrypcji 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, nie ma informacji że Gen. Błasik czyta instrukcję. Jest natomiast opisany głos Gen. Błasika W TLE CZYTANIA KARTY.

**O katastrofie samolotu pod Smoleńskiem mówi prof. Jerzy Maryniak, ekspert ds. lotnictwa, 20.04.2010**

<http://kuriermlawski.pl/3422,O-katastrofie-samolotu-pod-Smolenskiem-mowi-prof-Jerzy-Maryniak-ekspert-ds-lotnictwa.html>

Adam Ejnik: Panie Profesorze, jak tragedię polskiego samolotu pod Smoleńskiem widzi ekspert, który brał udział w badaniach katastrof lotniczych?

Profesor Jerzy Maryniak: Niestety dostrzegam winnych tej tragedii. Przede wszystkim za jej wymiar odpowiada Prezydent. Prezydent zawinił, gdyż jako Naczelnny Zwierzchnik Sił Zbrojnych zaprosił do jednego samolotu cały sztab Wojska Polskiego: dowódców, generałów wszystkich rodzajów broni. Dlatego, że zaprosił na pokład tylu parlamentarzystów: posłów, senatorów. Dlatego, że do jednego samolotu zaprosił zwierzchników różnych religii.

AE.: Czy według Pana błąd popełnił pilot?

JM.: Obserwując informacje mediów, wydaje się, że tak. Otrzymał on ostrzeżenie od kontrolera lotów. Co prawda ciążyła na nim presja, zdawał sobie sprawę, że jeżeli nie wyląduje, to nie odbędą się bardzo ważne uroczystości. Ale doświadczony pilot takiej presji nie powinien się poddawać. Mam nadzieję, że nie był on ubezwłasnowolniony. Jednoznacznie winę jednak powinna wskazać powołana specjalna Komisja. My mamy za mało informacji. Znalaziono nieuszkodzone czarne skrzynki, więc prawdopodobnie dowiemy się, kto zawinił.

**Waldemar Kuczyński w programie „Tomasz Lis na żywo”**

<http://www.youtube.com/watch?v=gAdEteHE6w8>

Załamał się formalny system dowodzenia statkiem powietrznym.(...) Dowódcą statku został prezydent Lech Kaczyński, a dowódcą operacyjnym gen. Błasik.

Wywiad z dr inż. **Juliuszem Wereniczem**, byłym szefem zespołu wojskowych pilotów doświadczalnych i byłym szefem komisji badania wypadków lotniczych. Latał na ponad 30 typach samolotów, m.in. na Tu-154. Spędził za sterami ponad 6 tys. godzin.

Polityka, 07.09.2010

<http://www.polityka.pl/kraj/1508576,1,katastrofa-tu-154-kaczynski-plecie-bzdury.read>

-Prezes PiS twierdzi też, że piloci Tupolewa zostali wprowadzeni w błąd przez kontrolerów. Chodzi m.in. o to, że gdy znaleźli się na wysokości krytycznej, czyli 100 metrów, to nie otrzymali z ziemi polecenia, by przerwali lądowanie.

-Kolejna bzdura i zrzucanie winy za katastrofę na kontrolerów. Tymczasem ponosi ją polska załoga. Na tym lotnisku pilot nie miał prawa zejść niżej niż 100 metrów, jeśli nie widział pasa. To kanon, podstawowa zasada lądowania na lotnisku wyposażonego w system USL (1), czyli taki, jaki pracował w Smoleńsku. Kontroler mógł wprowadzić w błąd tylko w jednym przypadku – gdyby powiedział, że pogoda jest lepsza lub gorsza niż w rzeczywistości niż była (2). Ale i tak ostateczną decyzję podejmuje kapitan – jeśli nie widzi pasa, mówi dziękuję, nie ląduję i do widzenia. Taka jest procedura.

(1) por: rozdział WYPOSAŻENIE I OŚWIETLENIE LOTNISKA, MINIMA

(2) Michał Majewski, Paweł Reszka, **Ludzie z lotniska Siewiernyj**, Rzeczpospolita 18. 06. 2010 ,

[http://www.rp.pl/artukul/61991,495926\\_Ludzie\\_z\\_lotniska\\_Siewiernyj.html](http://www.rp.pl/artukul/61991,495926_Ludzie_z_lotniska_Siewiernyj.html)

Z zeznań kontrolera **Pawła Plusnina** przed rosyjską prokuraturą: „Chcę dodać ponadto, że po nawiązaniu łączności z Tu-154 zaniżyłem widoczność do 400 m, bo myślałem, że załoga podejmie samodzielnie decyzję o przekierowaniu się na zapasowe lotnisko, i że taka widoczność obudzi czujność pilotów, choć w rzeczy samej widoczność mieściła się w granicach 800 metrów”.(3)

(3) por: rozdział „Unieważnić zeznania kontrolerów !”

Ekspert lotniczy, dr inż. Juliusz Werenicz, nie zapoznał się w ciągu prawie 3 miesięcy z upublicznionymi fragmentami zeznań kontrolerów lotu z lotniska Smoleńsk Siewiernyj.

Generalnie w cytowanym wywiadzie Werenicz również popełnia błędy merytoryczne, które każą ostrożnie traktować jego wypowiedzi.

Podstawowym jego błędem jest pomylenie znaczenia użytego przez J. Kaczyńskiego wyrażenia „przerobiony bombowiec” z „kopia”, w dodatku błędnie przypisaną. Pochodzenie linii konstrukcyjnej samolotów pasażerskich Tupolewa z Tu-104 i Tu-134 włącznie od bombowca Tu-16 jest łatwo sprawdzalne w lotniczych materiałach źródłowych. Również pochodzenie od Tu-16 naddźwiękowego bombowca Tu-22 z układem aerodynamicznym w którym silniki zamontowano w części ogonowej maszyny nie powinno być dla eksperta lotniczego tajemnicą (wspominają o tym

jednoznacznie materiały źródłowe), podobnie jak istnienie koncepcyjnego projektu naddźwiękowego samolotu Tupolewa „134”, którego zrealizowaną poddźwiękową wersją rozwojową jest Tu-134. Również fakt że Tu-154 jest powiększoną (z konsekwencjami w postaci oczywistych w tym przypadku zmian konstrukcyjnych) wersją Tu-134 powinien być jasny dla osoby która zawodowo zajmuje się lotnictwem i powinna zdawać sobie sprawę z technologii projektowania kolejnych konstrukcji lotniczych przez to samo biuro (w tym przypadku Tupolewa).

W związku z powyższym stwierdzenie J.Werenicza, że Tu-154 jest kopią Boeinga 727 jest mniej zgodne z prawdą niż teza J.Kaczyńskiego, ponieważ jedyne cechy wspólne B-727 i Tu-154 to napęd za pomocą trzech silników umieszczonych w nasadzie usterzenia pionowego i ogólna koncepcja aerodynamiczna, natomiast pochodzenie Tu-154 od Tu-16 i Tu-22 można wywieść znając dorobek i charakterystyczne cechy samolotów zaprojektowanych w biurze konstrukcyjnym Tupolewa.

Innym błędem merytorycznym J.Werenicza jest bezpodstawne wysnuć wniosku o możliwości odniesienia lekkiego uszkodzenia przy uderzeniu w drzewo przez szturmowy samolot Il-10 z czasów drugiej wojny światowej. Pomijając fakt że Il-10 był jednosilnikową maszyną o rozpiętości niecałych 14 metrów, to posiadał on opancerzenie części kadłuba z kabiną pilota a nie krawędzi natarcia skrzydeł, o czym ekspert lotniczy powinien wiedzieć.

**"Samobójstwo", "gra w totka". Piloci ganią załogę Tupolewa, TVN24, 26.05.2010**

<http://www.tvn24.pl/1,1658058,druk.html>

- Przekroczyli wszelkie dopuszczalne możliwości tego samolotu i tego lotniska. To jest wszystko pisane krwią - grzmiał w "Faktach po Faktach" płk **Stefan Gruszczyk**, b. pilot specpułku. - To było złamanie wszystkich przepisów - wtórował mu kpt. **Dariusz Sobczyński**, pilot Boeinga.

**Алкогольная версия авиакатастрофы под Смоленском спровоцировала скандал в Польше, 08.06.2010**

<http://news.rambler.ru/6916439/>

Бывший президент Польши Лех Качиньский, возможно, был пьян во время перелета в Смоленск, заявил депутат польского парламента Януш Паликот. По его мнению, именно поведение выпившего президента могло привести к авиакатастрофе.

**Алкогольная версия катастрофы лотничей под Смоленском вызвала скандал в Polsce, 08.06.2010**

<http://news.rambler.ru/6916439/>

Były polski prezydent Lech Kaczyński mógł być pijany w trakcie podróży do Smoleńska, powiedział poseł polskiego parlamentu Janusz Palikot. Według niego, zachowanie pijanego prezydenta mogło doprowadzić do katastrofy.

**Piotr Łukaszewicz, ekspert ds lotnictwa: Do wyjaśnienia sprawy musimy poznać zapis rozmów z wieży, SE, 02.06.2010**

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/do-wyjasnienia-sprawy-musimy-poznac-zapis-rozmow-z\\_141426.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/do-wyjasnienia-sprawy-musimy-poznac-zapis-rozmow-z_141426.html)

- Czy załoga mogła znajdować się pod presją gen. Błasika bądź prezydenta?

- Ze stenogramu to nie wynika. Nie ma takiej wymiany uwag załogi. Owszem, dyrektor Kazana po informacji o warunkach atmosferycznych przychodzi z odpowiedzią, że "na razie nie ma decyzji, co dalej robić". Nie wiemy jednak, czy czekano na opinię prezydenta co do lądowania - co byłoby dziwne. Czy czekano np. na decyzję, które z lotnisk rezerwowych: Witebsk czy Mińsk.

**„Kropka nad i”, wywiad z byłym szefem szkolenia Sił Powietrznych, płk rezerwy Piotrem Łukaszewiczem, 12.10.2010**

[http://www.tvn24.pl/11797,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/11797,1,kropka_nad_i.html)

- Nagle w tej kabinie zaczynają dziać się dziwne rzeczy. Ta kabina zamienia się w salę konferencyjną. Przychodzi ktoś kto mówi że mamy problem, dowódca załogi mówi o tym że jak nie wyląduję to mnie zabiją, potem ktoś przychodzi i mówi że pan prezydent nie podjął decyzji- w domyśle jakiej decyzji- decyzji na pokładzie samolotu odnośnie lotu podejmuje pilot, dowódca załogi.

**Smoleńskie domino, Gazeta Wyborcza, autor: Waclaw Radziwinowicz, współpraca Bogdan Wróblewski, 2010-10-10**

[http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smoleńskie\\_domino.html](http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smoleńskie_domino.html)

Możemy sobie wyobrazić Protasiuka skupionego na wypatrywaniu ziemi. Nie kwitującego w ostatnich sekundach - co wynika ze stenogramu - komend kontrolerów. Czującego za plecami oddech gen. Błasika. Nie słyszającego pokładowych systemów ostrzegających przed niebezpieczną bliskością ziemi.

**Znamy wstępny raport z katastrofy**, *Życie*, 20.05.2010

<http://www.zycie.ca/2010/05/znamy-wstepny-raport-z-katastrofy/>

### Wojskowych lotników nie satysfakcjonuje rosyjski raport

“Wynika z niego, jakbyśmy byli wariatami, którzy latają wbrew wszelkim regułom bezpieczeństwa” - mówią.

“Z raportu MAK wynika, że wojskowy pilot leciał na łeb na szyję, wbrew wszelkim zasadom bezpieczeństwa, narażając życie pasażerów i swoje” - podkreśla oburzony pilot z 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. “A naszej jednostce przypnie się łatkę wariatów. Arek (kpt. Arkadiusz Protasiuk, dowódca załogi Tu-154) był najspokojniejszym człowiekiem na świecie, wyważonym. Nigdy nie zrobił niczego przeciwko procedurom”.

“Mieli prawo podjąć próbę podejścia do lądowania” - dodaje jeden z oficerów 36. Pułku. “Zejsć na wysokość decyzyjną, a wtedy, kiedy pilot przekonuje się, że nie wyląduje, odchodzi znów do góry. Byli poniżej tej wysokości, ale rosyjski raport wciąż nie odpowiada na pytanie: dlaczego”.

**"Piloci na pewno nie popełnili błędu w Smoleńsku"**, *Wypowiedź mjr Aleksandra Koronczyka dla Przemysława Marca z RMF FM*, 10.05.2010

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-piloci-na-pewno-nie-popełnili-bledu-w-smolensku,nId,276933>

Wykluczam winę pilotów w smoleńskiej tragedii - mówi były pilot wojskowy Aleksander Koronczyk, który od samego początku zajmuje się katastrofą 10 kwietnia.

Major Aleksander Koronczyk, który doskonale zna lotnisko Siewiernyj, nie wierzy w błąd pilota Tu-154 M. Mówić o błędzie pilota to obelga. Widziałem, jak 7 kwietnia podchodził i lądował tym samolotem dowódca załogi. To była koronkowa robota. Nawet należy powiedzieć teraz rodzinom, kiedy oskarżają pilotów, że to po prostu nieprawda. Ci piloci byli doskonale wyszkoleni. Należy znaleźć przyczynę tego, dlaczego ten samolot tam się znalazł - mówi. Zaznacza, że winy należy szukać wśród załogi lotniska.

Były lotnik twierdzi, że najważniejsze pytanie, na które wciąż nie ma odpowiedzi, brzmi: "Dlaczego samolot znalazł się tak nisko?"

**E. Klich** wylicza przyczyny katastrofy smoleńskiej **W CZASIE PROMOCJI SWOJEJ NOWEJ KSIĄŻKI**, 27.09.2010

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/pap/e-klich-wylicza-przyczyny-katastrofy-smolenskiej>

Błędy decyzji i naruszenia procedur, warunki atmosferyczne, czynniki psychologiczne, współpraca załogi, system szkolenia, organizacja lotu - to według akredytowanego przy MAK Edmunda Klicha część przyczyn katastrofy smoleńskiej.

Jak mówił Klich, błędnymi decyzjami załogi 10 kwietnia było zejście do lądowania przy ponad dwukrotnie niższej od dopuszczalnej minimalnej podstawie chmur oraz widzialności, a także posługiwanie się przez załogę radiowysokościomierzem, który nie powinien być używany na tym lotnisku (1). Przyznał też, że "jaka by nie była, ale jakaś była" presja na załogę związana z obecnością w kokpicie Dowódcy Sił Powietrznych gen. Andrzeja Błasika. "Badali to dla MAK psychologowie" - dodał.

(1) Por. rozdział „Czy załoga posługiwała się radiowysokościomierzem ?”

**„Kropka nad i”**, TVN24, 25.10.2010, z **Jerzym Millerem** rozmawia **Monika Olejnik**

[http://www.tvn24.pl/11940,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/11940,1,kropka_nad_i.html)

*M.O.*: Edmund Klich uważa, że winę, że większą część winy za katastrofę ponosi strona polska, że w takich warunkach pilot nie miał prawa lądować.

*J.M.*: Pan Edmund Klich jest związany tą samą tajemnicą którą jestem związany ja. Ani Pan Edmund Klich, ani ja nie mamy prawa takich zdań wypowiadać, ponieważ takie jest prawo międzynarodowe. Tylko za zgodą krajów-uczestników postępowania wolno tego typu opinie wypowiadać publicznie. Nie znam żadnego dokumentu rosyjskiego, który by pozwalał na tego typu enuncjacje.

*Wypowiedź gen. bryg. rez. Jana Baranieckiego, byłego zastępcy Dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, Nasz Dziennik*, 21.10.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101021&typ=po&id=po31.txt>

Chciałem jeszcze tylko zachęcić rodziny ofiar katastrofy do rejestrowania wybitnie złośliwych, służączo jednostronnych wypowiedzi pseudoekspertów. Przykładem mogą być niektórzy piloci występujący w programie Moniki Olejnik. Moim zdaniem, jeżeli nie będzie w raporcie dowodów potwierdzających formułowane obecnie ich tezy, to zapewne będzie można pozwać tych "ekspertów" i niektórych redaktorów za uporczywe mataczenie i znieważanie ofiar tej tragedii.

**Pilot do końca wciskał gaz**, *Newsweek.pl*, 06.12.2010, Autorzy: *Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski*

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Piloci z 36. SPLT (...) podręczników oraz instrukcji prawdopodobnie nigdy nie czytali. Uczyli się latać jeden od drugiego.

*Specpułk od kuchni, Skrzydlata Polska 5/2010, Autor: Grzegorz Sobczak*

Dokumentacja dotycząca Tu-154M była dostępna głównie w języku rosyjskim- kontynuuje płk. **Pietrzak**- Wprawdzie mieliśmy część instrukcji w języku polskim, ale materiały bardziej szczegółowe dostępne były przeważnie po rosyjsku, stąd też znajomość tego języka była bardzo przydatna.

*Pożegnano załogę Tu-154M, lotniczapolska.pl 26.04.2010*

<http://lotniczapolska.pl/Pozegnano-zaloge-Tu-154M,12944>

W sobotę i niedzielę odbyły się uroczystości pogrzebowe członków załogi samolotu Tu-154M, którzy 10 kwietnia 2010 roku ponieśli śmierć w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem. Uroczystości odbyły się w Grodzisku Mazowieckim, Radomiu i Warszawie.

Przed rozpoczęciem mszy św. odczytane zostały decyzja marszałka sejmu Bronisława Komorowskiego o nadaniu tragicznie zmarłym Krzyży Kawalerskich Orderu Odrodzenia Polski oraz ministra obrony narodowej Bogdana Klicha o awansie na wyższe stopnie wojskowe.

*7 dzień tygodnia, Monika Olejnik rozmawia z prezydentem Bronisławem Komorowskim, 10.10.2010*

<http://www.radiozet.pl/Programy/7-Dzien-Tygodnia/Bronislaw-Komorowski>

Bronisław Komorowski: No katastrofa była spowodowana lądowaniem w nieodpowiednich warunkach, bez wystarczającej wiedzy o sytuacji na ziemi.

*Zgrzyt między Tuskiem a Komorowskim. W tle Smoleńsk, Dziennik.pl, 03.01.2011*

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/315888,zgrzyt-miedzy-tuskiem-a-komorowskim-w-tle-smolensk.html>

Prezydent Bronisław Komorowski w sobotnim wywiadzie w TVP Info powiedział, że jest przekonany, że w raportach - i strony polskiej, i rosyjskiej - dotyczących katastrofy smoleńskiej nikt nie zakwestionuje tego, że głównym powodem tragedii była próba lądowania podjęta w nieodpowiednich warunkach pogodowych.

"W katastrofie smoleńskiej najważniejsze było to, że podjęto próbę lądowania **w warunkach klimatycznych** (...) braku widoczności, w których absolutnie ta próba lądowania nie powinna mieć miejsca. Wszystkie inne kwestie są to sprawy dodatkowe.

*W dotyczącym słów Prezydenta sprostowaniu opublikowanym przez Biuro Prasowe Kancelarii Prezydenta w dniu 03.01.2011 nie wyjaśniono, jaki związek ma klimat z Katastrofą Smoleńską.*

<http://www.prezydent.pl/aktualnosci/dzialalnosc-kancelarii/art,792,komunikat-ws-blednie-przytoczonej-wypowiedzi-prezydenta.html>

*Bez wątpliwości to piloci Tu-154 są winni katastrofy, wypowiedź posła PO Konstantego Miodowicza w Radiu ZET, 02.12.2010*

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Bez-watpliwosci-to-piloci-Tu-154-sa-winni-katastrofy,wid,12908207,wiadomosc.html>

Fakty, które są najzupełniej oczywiste, nie ulega najmniejszej wątpliwości, że piloci odpowiadają w sposób bezpośredni za przebieg tragicznych wydarzeń. Nie ulega wątpliwości, że byli oni kiepsko przeszkoleni i ich psychika nie predestynowała ich do odnalezienia się na tak trudnym odcinku, z którego wynikała ochrona bezpieczeństwa lotu najważniejszych w państwie osób. I to jest fakt i to jest oczywistość. Natomiast cała sprawa posiada oczywiście tło w tandetyzmie, bardzo charakterystycznym dla naszego kraju, no posiadamy w tym względzie szereg europejskich analogii, no niemniej jednak trzymajmy się własnego podwórka.

*Między Smoleńskiem a Big Brotherem, Wprost24.pl, 19.12.2010, Autor: Tomasz Lis*

<http://www.wprost.pl/ar/223372/Miedzy-Smolenskiem-a-Big-Brotherem/>

10 kwietnia 2010 r. był dla Polaków tym, czym dla świata był 11 września 2001 r. Nie, broń Boże, żadnych paralel „zamachowych” czy „samolotowych”. W obu przypadkach, wtedy w skali globalnej, tym razem w skali lokalnej, skończyła się epoka przewidywalności. Powody są oczywiście całkowicie odmienne. Tam pełna premedytacji terrorystyczna akcja, tu pełna dezynwoltury akcja „debeściarska”, tam uaktywnienie się „genu nienawiści”, tu uaktywnienie się „genu autodestrukcji”.

**Pilot do końca wciskał gaz**, *Newsweek.pl*, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki(2), Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Kapitan Arkadiusz Protasiuk wiedział, że musi wylądować (3). Czekał na upragniony awans na stopień majora. Udane lądowanie w obecności prezydenta i szefa sił powietrznych, gen. Andrzeja Błasika, mogło mu w tym pomóc. Porażka, czyli lot na lotnisko zapasowe, mogła pogrzebać jego marzenia.

(2) Jan Osiecki, dziennikarz, bloger Salonu 24. W czasie dyskusji na blogu blogera KaNo <http://fotoszop.salon24.pl/228172,tu-154m-moment-uderzenia-w-brzoze> świadomie i z rozmysłem strolłował dyskusję, podając nieprawdziwe dane dotyczące wielkości i wysokości na jakiej została złamana brzoza, o którą zahaczył skrzydłem Tu-154M „101” a następnie strasząc jednego z adwersarzy wystąpieniem na drogę sądową. Później przyznał się do kłamstwa: <http://osiecki.salon24.pl/229559,wyznanie-trolla-czyli-eksperyment-w-salonie>

(3) Przywołany akapit na podstawie znanych materiałów należy uznać za dezinformację i konfabulację. Świadczy o tym rozmowa dowódcy załogi z osobą rozpoznaną przez MAK jako dyrektor Kazana:

„**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

10:26:19 KBC W tej chwili, w tych warunkach, które są obecnie, nie damy rady usiąść.

10:26:26 KBC Spróbujemy podejść, zrobimy jedno zajście, ale prawdopodobnie nic z tego nie będzie.

10:26:31 KBC Jak się okaże (niezr.), to co będziemy robili?

10:26:38 KBC Paliwa nam tak dużo nie wystarczy do tego (niezr.)

10:26:43 A No, to mamy problem...[dyrektor Kazana]

10:26:44 KBC Możemy pół godziny powisieć i odlecieć na zapasowe.

Autorzy nie zadali sobie trudu, aby przy wyciąganiu wygodnych dla siebie wniosków porównać swoje ustalenia z oficjalnym materiałem MAK, jakim są „Transkrypcje rozmów”. Zapisy „Transkrypcji” w przedmiotowym artykule nie zostały ani zacytowane, ani w ogóle przywołane w celu analizy różnych wariantów rozwoju wydarzeń.

Wypowiedź **Andrzeja Melaka**

[http://www.youtube.com/watch?v=8OHYblieej0&feature=player\\_embedded#](http://www.youtube.com/watch?v=8OHYblieej0&feature=player_embedded#)

Komitet Katyński 27 kwietnia wystosował list otwarty do premiera Tuska z prośbą o udział Polaków w tym śledztwie, o zwrot wraku polskiego samolotu, o zwrot „czarnych skrzynek”, i wystąpiliśmy pierwszy raz w obronie załogi samolotu, którą bezpośrednio jako sprawców wymieniano od pierwszego dnia po katastrofie.

Jak można oskarżać osoby, które się kilka dni wcześniej awansowało na wyższy stopień, dokonało dekoracji najwyższymi odznaczeniami państwowymi, a w kilka dni później ich oskarżano. To była lekcja obłudy i bezduszności w wykonaniu rządu pana Tuska. Oczywiście to, pomimo upływu prawie 7 miesięcy, do tej pory nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi, zarówno od pana Tuska, jak i pana marszałka Schetyny i pełniącego obowiązki prezydenta pana Komorowskiego, do którego\_żeśmy składali różnego rodzaju pisma w obronie osób oskarżanych o spowodowanie katastrofy.

**Pilot do końca wciskał gaz**, *Newsweek.pl*, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

(..) przed lotniskiem w Smoleńsku jest bardzo rozległa dolina, mająca w najgłębszym miejscu 60 metrów głębokości. Piloci o tym nie wiedzieli, a może po prostu w stresie zapomnieli. Zresztą, skąd miałyby wiedzieć?

„**Nie było pilota, który znalby lepiej Smoleńsk**”, *TVN24*, 16.04.2010, wypowiedź płk. **Ryszarda Raczyńskiego**,

dowódcy 36SPLT o Arkadiuszu Protasiuku

<http://www.tvn24.pl/0,1652398,0,1,8222nie-bylo-pilota--ktory-znalby-lepiej-smolensk8221,wiadomosc.html>

Kiedy w sobotę o 7 rano wsiadał do TU-154 był spokojny. – O takich uczniach mówi się: konsekwentni. On zawsze był przygotowany, wszystko rozpisane w najdrobniejszych szczegółach – wspomina płk Pietrzak, który latał z Protasiukiem na JAKu-40. – Ciężko mi się słucha informacji o tym, że mógł nie znać lotniska w Smoleńsku – dodaje płk Raczyński. Mógł popełnić błąd? – To zbada komisja i prokuratura - ucina.

Drugiego podwładnego, który tak często jak Protasiuk latałby do Smoleńska, nie miał. – Był tam co roku przy okazji rocznicy zbrodni katyńskiej. Czasami nawet leciał do Smoleńska dwa razy. Lotnisko znał świetnie – zaznacza

Raczyński. Szefem załogi TU-154, na którym wylatał blisko trzy tysiące godzin, został w 2008 roku. Ale o bezpieczeństwo najważniejszych osób w państwie dbał od 13 lat.

**"Lotniska w Smoleńsku mogło nie być w bazie GPWS", TVN24, 27.04.2010**

<http://www.tvn24.pl/12690,1653907,0,1,lotniska-w-smolensku-moglo-nie-byc-w-bazie-gpws,wiadomosc.html>

Szef szkolenia Sił Powietrznych gen. dyw. Anatol **Czaban** mówił we wtorek na konferencji prasowej, że nie zna przypadku, by pilot wojskowy lądował poniżej minimalnych warunków pozwalających na lądowanie. Zapewnił też, że kpt. Protasiuk był w pełni wyszkolony.

- Kpt. Protasiuk był pilotem już wyszkolonym na samolot Tupolew. (...) Latał bardzo dużo. W ubiegłym roku miał nalot 295 godzin - mówił Czaban podkreślając doświadczenie pilota.

Dodał, że pilot odbywał też wiele szkoleń; niektóre z nich zostały zalecone po katastrofie CASY. - Odbył szkolenie MCC, które przechodził w ośrodku cywilnym; szkolenie z ryzyka w składzie załogi samolotu wieloosobowego (Eurocontrol). Odbył także szkolenie dodatkowe - wykonywanie lotów wg. przyrządów. Ambitnie i na własny koszt odbył też szkolenie na licencję liniową - wyliczał Czaban. - Odbył więc wszystko, co jest możliwe - podsumował.

Dodał także, że nieznane są przypadki, by ktoś lądował poniżej warunków minimalnych. - Traktowalibyśmy to jako naruszenie warunków bezpieczeństwa - zapewnił generał. Przekonywał też, że wojsko odeszło od systemu szkolenia, w którym wybór lotniska zapasowego powodował kłopotliwe pytania pod adresem pilota, który wykonał taki manewr.

Szef szkolenia Sił Powietrznych powiedział ponadto, że piloci 36. specjalnego pułku lotnictwa transportowego, do którego należał samolot Tu-154, który rozbił się 10 kwietnia pod Smoleńskiem, szkolą się w różnych sposobach podejścia do lądowania, także z wykorzystaniem systemów naprowadzania starszych typów, ponieważ pułk wykonuje loty na różne lotniska, także gorzej wyposażone.

**„Kropka nad i” Monika Olejnik rozmawia z płk.pil. Piotrem Łukaszewiczem, TVN24, 28.12.2010**

[http://www.tvn24.pl/12496,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/12496,1,kropka_nad_i.html)

*P.Ł.*: Niewątpliwie do katastrofy przyczyniło się podjęcie przez załogę decyzji o lądowaniu w takich warunkach atmosferycznych...

*M.O.*: Nie załogę. Kapitana.

*P.Ł.*: Kapitana, tak.

*M.O.*: **To pilot mówił „Horyzont”**

*P.Ł.*: Nie, „horyzont”...

*M.O.*: **...to krzyczał nawigator chyba.**

*P.Ł.*: Kontroler z wieży.

*M.O.*: **Mhm, kontroler z wieży, tak.**

*Przedmiotowy dialog jest jedną z najlepszych ilustracji połączonej z niewiedzą i brakiem merytorycznego przygotowania do programu niekompetencji Moniki Olejnik*

**Prezydencki pilot pożegnany. "Ceniliśmy twoje opanowanie", TVN24, 24.04.2010, Autor: tka/mtom**

<http://www.tvn24.pl/-1,1653500,0,1,prezydencki-pilot-pozegnany-cenilismy-twoje-opanowanie,wiadomosc.html>

- Wszyscy ceniliśmy twoją lotniczą odwagę, opanowanie w kabinie - mówił podczas uroczystości pogrzebowych gen. broni pil. Lech Majewski, który reprezentował szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Gen. Majewski dodał też, że mjr Protasiuk poświęcił swoje życie pasji latania. Jak mówił, "kochał wojsko dla latania".

**Rodziny ofiar w obronie mjr. Protasiuka, Gazeta Wyborcza, 14.05.2010**

[http://wyborcza.pl/1,75478,7880759,Rodziny\\_ofiar\\_w\\_obronie\\_mjr\\_Protasiuka.html](http://wyborcza.pl/1,75478,7880759,Rodziny_ofiar_w_obronie_mjr_Protasiuka.html)

"Opłakując naszych Bliskich, jesteśmy jednocześnie przekonani, że piloci Sił Powietrznych są szkoleni do bezpiecznego wykonywania lotów. Dlatego nie możemy zgodzić się z tym, aby odpowiedzialność za skutki tragedii smoleńskiej została przerzucona na nieżyjącą załogę samolotu, w tym jej kapitana, pilota wojskowego pierwszej klasy - śp. majora WP Arkadiusza Protasiuka" - napisały w liście otwartym rodziny ofiar katastrofy Tu-154.

List podpisali członkowie rodzin: senator Janiny Fetlińskiej, rzecznika praw obywatelskich Janusza Kochanowskiego, prezesa IPN Janusza Kurtyki, przewodniczącego Komitetu Katyńskiego Stefana Melaka i wiceprzewodniczącego ROPWiM Stanisława Mikkego.

**2,5 miesiąca przed śmiercią ratowali Haiti, TVN24, 18.04.2010**

<http://www.tvn24.pl/12690,1652678,0,1,2-5-miesiaca-przed-smiercia-ratowali-haiti,wiadomosc.html>

Oprócz kapitana Arkadiusza Protasiuka i majora Roberta Grzywny, na pokładzie samolotu, którzy przybył na



Haiti z pomocą humanitarną byli: porucznik pilot Artur Ziętek i chorąży Andrzej Michalak.

Misja na Haiti zakończyła się powodzeniem (4). Jeszcze 4. lutego załoga samolotu (5) została wyróżniona za udaną misję. Wyróżnienie wręczał im gen. broni Andrzej Błasik.

(4) O stopniu wyszkolenia i klasie załogi świadczy fakt, że po awarii pilota automatycznego, w trwającym 14 godzin, częściowo w nocy nad Atlantykiem, locie kpt. Protasiuk wrócił do Warszawy nie używając w ogóle autopilota. W czasie tego lotu miały miejsce 4 międzylądowania.

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110108&typ=po&id=po08.txt>

Osiągnięcie to nie przeszkodziło jednak w wysnuciu przez dziennikarzy „Rzeczypospolitej” tezy:

Lotnicy Tu-154 nie imponowali doświadczeniem. Nie byli zgrani, bo w tym składzie wylatywali z Okęcia dopiero drugi raz w życiu.

**Katalog polskich błędów**, Rzeczpospolita, 31.12.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka

<http://www.rp.pl/artukul/586627.html>

(5) W materiale TVN24 z dnia 21.07.2010 błędnie podano, że dowódcą załogi w locie na Haiti był kpt. Grzegorz Pietruczuk.

<http://www.tvn24.pl/-1,1665836,0,1,11-usterek-w-trzy-miesiace,wiadomosc.html>

**Błąd pilota raczej wątpliwy**, Wypowiedź Ryszarda Drozdowicza z Laboratorium Aerodynamicznego Politechniki Szczecińskiej (ZUT), Nasz Dziennik, 10.04.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=ks&dat=20100410&id=ks19.txt>

Jako pilot oceniam, że sugerowany w mediach błąd pilota jest mało prawdopodobny. Na podejściu do lądowania nie wykonuje się żadnych manewrów typu silne przechylenie lub nagłe zmiany prędkości. A takie silne przechylenie zauważyli świadkowie. Pilot wykonał dodatkowe kręgi nadlotniskowe, aby upewnić się co do warunków lądowania i na tej podstawie podjął uzasadnioną decyzję o lądowaniu. Nieprawdopodobne też jest, aby doświadczony pilot wraz z drugim pilotem pomylili się co do wzrokowej oceny wysokości, nawet w przypadku awarii przyrządów, która jest również nieprawdopodobna. Należy tutaj zauważyć, że mgła jest na ogół z prześwitami i przy dziennym świetle nie stanowi istotnej przeszkody do wzrokowej oceny warunków lądowania. Okoliczności wskazują jednak na poważną awarię lub celowe zablokowanie układu sterowania.

### **Wieża zadała Arkowi kurs na śmierć**

Wywiad z Państwem **Lucyną i Władysławem Protasiukami**, rodzicami mjr. pil. Arkadiusza Protasiuka, „Nasz Dziennik”, 14.10.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101014&typ=po&id=po01.txt>

- "Gazeta Wyborcza" zarzuca Państwa Synowi, że nie odbył odpowiednich szkoleń, nie miał kwalifikacji, dlatego popełnił błędy.

- W.P.: - Syn miał najwyższe uprawnienia i na samoloty cywilne, i na Tu-154M. Latał też nie na jednym samolocie, ale na wielu różnych.

L.P.: - Nieraz zarzucano w mediach, że piloci cywilni nie postąpiliby tak, jak postąpiła załoga maszyny z prezydentem na pokładzie, która 10 kwietnia leciała do Smoleńska. Tylko nikt nie mówi o tym, że Arek - choć nie pracował w liniach cywilnych - to miał już wszystkie potrzebne do tego uprawnienia. Nie można więc mówić, że nie wiedział, jak ma się zachować. On te wszystkie dodatkowe uprawnienia robił sam dla siebie i za własne pieniądze, gdyż chciał się ciągle doszkalać.(...)

Arek dla siebie samego, dla poszerzenia własnych umiejętności i dla satysfakcji robił kursy na cywilne loty. On sam podnosił swoje kwalifikacje i nikomu się tym nie chwalił. Jego dowódcy dowiadywali się o tych kolejnych kursach dopiero później, gdy Arek już je ukończył. I nierzadko byli zaskoczeni jego postawą, jego pociąganiem do nauki i chęcią pogłębiania swoich umiejętności, kwalifikacji.

O wpływie nagonki medialnej na rodziny załogi Tu-154M świadczy relacja naocznego świadka publicznego wysłuchania w Brukseli 7.12.2010, zamieszczona na blogu

<http://marysienka.salon24.pl/258426,czy-moj-syn-byl-winien>

Po debacie część osób zasiadło do europoselskiego stołu na lunch. Pan Konrad chętnie tłumaczył zawilości radiolokacji wszystkim zainteresowanym z najwyższych kręgów władzy. Jeden z europosłów skomentował: „Jeśli to prawda, tereaz dopiero zacznie się robić ciekawie“. Jednak jeden mężczyzna, siedzący przy stole milczał dość długo. Po pewnym czasie zapytał: „Panie Konradzie, widzę, że ma pan ogromną wiedzę w tej dziedzinie... Ja jestem ojcem nawigatora, moje nazwisko Ziętek. Proszę mi powiedzieć, czy mój syn był winny?“ Konradowi stanęła przed oczami właśnie wydana książka "Ostatni lot" redaktora TVN Jana O i spółki. To o niej w drodze do Brukseli długo rozmyślał,

zastanawiając się, jak daleko można się posunąć w podłości i cyniźmie. Po krótkiej chwili milczenia i przełknięciu łez, Konrad odpowiedział: „Oczywiście, że nie. Zaraz to Panu udowodnię. Pokażę Panu, że wszelkie informacje prasowe na ten temat mijają się z prawdą”.

*Dr socjologii Barbara Fedyszak-Radziejowska w „Salonie politycznym Trójki”, 01.10.2010*

<http://www.polskieradio.pl/9/299/Artykul/265097,FedyszakRadziejowska-Los-demokracji-w-rekach-opozycji>

„Rzeczpospolita” w pewnym momencie doniosła że pierwsze spotkanie rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej z prokuratorami, że na tym spotkaniu ktoś z przedstawicieli rodzin zadał pytanie prokuratorom, zadał je poważnie: czy to prawda że Prezydent Lech Kaczyński siedział za sterami samolotu ? Ja muszę powiedzieć że to mną wstrząsnęło, dlatego że nie było to medialne show, prawda, ten ktoś nie występował w mediach, tylko na serio zadał takie pytanie.

*Zapis śmierci, Wprost 02.11.2010, , Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski*

Czy Arkadiusz Protasiuk był skłonny do brawury i ryzyka?

Wszyscy przesłuchani żołnierze znający pilota prezydenckiego samolotu zgodnie stwierdzili, że nie. Lesław P., niegdyś pracujący w 36. pułku razem z Protasiukiem, a prywatnie jego przyjaciel i sąsiad, zeznawał, że pozytywnie oceniał zachowanie kpt. Pietruczuka, który odmówił Lechowi Kaczyńskiemu lądowania w Tbilisi. „Stwierdził, że odmówiłby w takiej sytuacji i nie uległ ewentualnej presji. Dla niego liczyło się bezpieczeństwo lotu i bezpieczne lądowanie. Nie był to człowiek o jakiejś brawurze, tylko odpowiedzialny. (...)”

Ja pracując z Arkadiuszem Protasiukiem, cały czas widziałem, jak on pracuje. To był wysokiej klasy pilot”.

**Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD**

Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego są obowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego niezależnie od ich stopnia wojskowego oraz statusu.

*Pilot do końca wciskał gaz, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski*

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Najważniejszy był czas. Nie było mowy o locie na lotnisko zapasowe ani nawet o odejściu na drugi krąg (5). Za chwilę przecież miały się zacząć uroczystości w Katyniu. Właściwie Lech Kaczyński już był spóźniony.

(5) *Przywołany akapit na podstawie znanych materiałów należy uznać za dezinformację i konfabulację:*

*„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*

*10:32:55 Dowódca Podchodzimy do lądowania. W przypadku nieudanego podejścia, odchodzimy w automacie .*

*Autorzy nie zadali sobie trudu, aby przy wyciąganiu wygodnych dla siebie wniosków porównać swoje ustalenia z oficjalnym materiałem MAK, jakim są „Transkrypcje rozmów”. Zapisy „Transkrypcji” w przedmiotowym artykule nie zostały ani zacytowane, ani w ogóle przywołane w celu analizy różnych wariantów rozwoju wydarzeń.*

**Poreba dla wPolityce.pl po wysłuchaniu w Brukseli: czego na temat śledztwa Smoleńskiego nie dowiemy się w Polsce...** , wpolityce.pl, 07.12.2010, Autor: Tomasz Poreba

[http://www.wpolityce.pl/view/4691/Poreba\\_dla\\_wPolityce\\_pl\\_po\\_wysluchaniu\\_w\\_Brukseli\\_czego\\_na\\_temat sledztwa\\_a\\_Smolenskigo\\_nie\\_dowiemy\\_sie\\_w\\_Polsce\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/4691/Poreba_dla_wPolityce_pl_po_wysluchaniu_w_Brukseli_czego_na_temat sledztwa_a_Smolenskigo_nie_dowiemy_sie_w_Polsce_.html)

**Zuzanna Kurtyka:** Media, upolitycznione lub kontrolowane przez rząd, od początku sugerowały, że to polski prezydent wymusił lądowanie. Kłamstwo! Generał Błasik był w kabinie pilotów. Kłamstwo! Minister Kazana był w kabinie pilotów. Kłamstwo! (...) Za te i inne kłamstwa nas nie przeproszono.

**Marta Kochanowska:** System przekazywania informacji był bardzo chaotyczny. A niewłaściwie informacje wpływają na same dochodzenie i pozwalają nim manipulować. Światowa prasa była przekonana, że katastrofa była błędem pilota, że piloci nie mówili po rosyjsku. To drugie nie jest prawdą, a to pierwsze nie jest w żadne sposób udowodnione. Jeszcze nic nie zostało wyjaśnione, więc jak można oskarżać w ten sposób człowieka, który nie jest w stanie się bronić?

**"Insynuacja, że rząd planuje zamachy jest niepojęta", TVN24, 12.12.2010**

<http://www.tvn24.pl/-1,1685847,0,1,insynuacja--ze-rzad-planuje-zamachy-jest-niepojeta,wiadomosc.html>

**Kalisz:** PiS wyrzucił doświadczonych pilotów

Jego zdaniem, 36. Specjalny Pułk Lotnictwa, odpowiedzialny za transport najważniejszych osób w państwie, przez lata był jednostką elitarną. - Byli w nim najlepsi piloci, a PiS ich wyrzucił, bo służyli jeszcze od czasów

komunizmu. PiS ich wyrzucił, a na ich miejsce przyszli 30-latkowie! - oburzał się poseł SLD.

**Zakowski przeprosza, i jednocześnie wyprzedza prezydenta. Jego stanowisko w sprawie Smoleńska jest jeszcze bliższe stanowisku Moskwy**, Wpolarityce.pl, 04.01.2011

[http://www.wpolarityce.pl/view/5749/Zakowski\\_przeprosza\\_i\\_jednoczesnie\\_wyprzedza\\_prezydenta\\_Jego\\_stanowisko\\_w\\_sprawie\\_Smolenska\\_jest\\_jeszcze\\_blizsze\\_stanowisku\\_Moskwy.html](http://www.wpolarityce.pl/view/5749/Zakowski_przeprosza_i_jednoczesnie_wyprzedza_prezydenta_Jego_stanowisko_w_sprawie_Smolenska_jest_jeszcze_blizsze_stanowisku_Moskwy.html)

Powoli wszyscy zdajemy sobie sprawę, że prawda o katastrofie prezydenckiego samolotu jest nie tylko arcybolesna, ale także arcybanalna. Samolot nie powinien był w ogóle lądować.(...) Wszyscy wiemy, jakie były warunki w czasie lądowania. Gdyby reakcja polskiej strony była rutynowa, do żadnej katastrofy by nie doszło. Błędy popełnili też Rosjanie, ale to też jest element banalnej i powszechnej w Polsce wiedzy, że Rosja to nie Szwajcaria.

**"Podejmowałem decyzje wobec silniejszych od Grabarczyka"**, TVN24, 03.01.2011

<http://www.tvn24.pl/0,1688231,0,1,podejmowalem-decyzje-wobec-silniejszych-od-grabarczyka,wiadomosc.html>

W opinii premiera, nie można mówić o jednej przyczynie katastrofy smoleńskiej. Raczej o "zestawie przyczyn". - Dziś można powiedzieć, że gdyby nie decyzja o lądowaniu, to katastrofy by nie było, ale byłoby uproszczeniem zrzuć winy na pilotów - powiedział **Tusk** (6).

*(6) Przedmiotowa wypowiedź jest pierwszą w polskiej przestrzeni medialnej wypowiedzią osoby znającej materiały źródłowe i ostateczny projekt Raportu MAK, z której wynika że załoga podjęła decyzję o lądowaniu. Okazała się ona niespójna z ustaleniami Komisji Millera, która na konferencji w dniu 18.01.2011 zaprezentowała nagrania z kabiny pilotów. Wynika z nich, że załoga podjęła decyzję o odejściu na drugi kraj na zgodnej z przepisami wysokości.*

W dniu publikacji ostatecznego Raportu MAK, ekspert lotniczy, Tomasz **Hypki**, udzielił wywiadu portalowi „Głos Rosji”. Jak sam przyznał, Raportu jeszcze nie czytał, oparł się natomiast na konferencji prasowej MAK. Oprócz wyrażonej przezeń opinii, że główne tezy Raportu nie są dla niego specjalnym zaskoczeniem, stwierdził że jego zdaniem będzie miało miejsce zrzuć (sic!) części odpowiedzialności za katastrofę ze strony polskiej na Rosję.

Postawił także niczym nie uzasadnioną tezę (jak to wyraził, „domniemanie”), że załoga Tu-154M mogła już wcześniej lądować poniżej minimów. Nie przedstawił na jej poparcie żadnych dowodów.

**O raporcie MAK - Tomasz HYPKI, niezależny ekspert, Głos Rosji, 12.01.2011**

<http://polish.ruvr.ru/2011/01/12/39500644.html>

Polskie Uwagi do Raportu MAK nie potwierdziły zarzutów że w Transkrypcjach MAK znajdują się dowody wywierania presji na załogę:

**Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK, 19.12.2010, str.101**

W zapisie pokładowego rejestratora głosów w kabinie samolotu Tu-154M (CVR) nie można znaleźć żadnego fragmentu, który potwierdzałby próbę wywierania wpływu na działania załogi przez osoby postronne, w tym Głównego Pasażera.

**Niemiecki polityk: teoria spiskowa to absurd**, onet.pl, 17.01.2011

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/nemiecki-polityk-teoria-spiskowa-to-absurd,1,4111995,wiadomosc.html>

Zdaniem eksperta CDU ds. polityki zagranicznej, Karla Geорга **Wellmanna** "Niemcom bardzo zależy na dobrych relacjach polsko-rosyjskich". Polityk podkreślił, że kluczowa jest w tej sytuacji kwestia zaufania między Warszawą a Moskwą. (...)

Polityk krytykuje teorie spiskowe w kontekście katastrofy: "twierdzenie, że do katastrofy samolotu prezydenta Lecha Kaczyńskiego doszło w wyniku spisku jest absurdalne".

Pomysł powołania międzynarodowej komisji Wellmann uważa za zbędny.

**Olejniki: zamach? Bzdura! Ale rozumiem, że ludzie myślą inaczej**, Wprost.pl, 13.02.2011

<http://wprost.pl/ar/231397/Olejniki-zamach-Bzdura-Ale-rozumiem-ze-ludzie-mysla-inaczej/>

- Bo jak pytam pana prokuratora, a on mówi, że nie było zamachu konwencjonalnego, no to pytam, czy był niekonwencjonalny, i nie dostaję odpowiedzi. I co się dziwić, że strasznie dużo ludzi, inteligentnych, wierzy w zamach - stwierdza i dodaje, że ona sama w hipotezę zamachu nie wierzy. - Bo to byłoby idiotyczne. Najpierw chcieli zabić swojego pilota i spowodować katastrofę ła, tak? A potem chcieli spowodować katastrofę Tu-154? A z tym naszym jakim to co, najpierw próbę na nim zrobili? - twierdzi.

**Doradca Klicha: Załoga wiedziała, co dzieje się w Smoleńsku**, *dziennik.pl*, 04.03.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/324775,doradca-klicha-zaloga-wiedziala-co-dzieje-sie-w-smolensku.html>

Piloci TU-154 doskonale wiedzieli, jeszcze przed startem, co naprawdę działo się w Smoleńsku - ujawnia generał Bogusław **Pacek**, doradca szefa MON.

Według generała, piloci "mając prezydenta na pokładzie powinni zastanowić się, czy startować i mieć w głowie, że trzeba liczyć się z tym, że wylądują na zapasowym lotnisku".

## ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA ROSYJSKIEGO

**Kontroler lotu: piloci słabo znali liczby po rosyjsku** 12.04.2010, 01:26, TVN24

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/kontroler-lotu-piloci-slabo-znali-liczby-po-rosyjs,1,3570136,wiadomosc.html>

Paweł Plusnin, kontroler lotów z lotniska "Siewiernyj" w Smoleńsku zrelacjonował, jak wyglądała jego rozmowa z pilotami Tu-154 tuż przed tragedią. Wynika z niej, że kontrolerzy ruchu mówili w języku rosyjskim, a polscy piloci nie do końca ich rozumieli.

**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku**, *Rebelya.pl*

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

Pytanie śledczego (I.Szeląga) do **Plusnina P.W.** : Jakim językiem obcym Pan włada?

Odpowiedź Plusnina P.W. : Nie władam biegle językami obcymi; w czasie nauki w Szkole Lotnictwa Cywilnego uczęszczałem na kurs frazeologii lotniczej, który ukończyłem z wynikiem pozytywnym. Dodatkowej nauki nie pobierałem.

Pytanie śledczego do Plusnina P.W. : Jak Pan, na podstawie obcowania z załogą samolotu TU-154 w dniu 10.04.2010 roku może ocenić stopień znajomości języka rosyjskiego przez załogę i czy ten stopień władania językiem rosyjskim był wystarczający do poprawnego rozumienia komend wydawanych przez dyspozytora lotów przy prowadzeniu łączności radiowej w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu?

Odpowiedź Plusnina P.W. : Na podstawie obcowania z załogą samolotu TU-154 w dniu 10.04.2010 roku doszedłem do wniosku, że załoga samolotu włada wystarczająco językiem rosyjskim i, że stopień ten jest wystarczający do poprawnego rozumienia komend wydawanych przez dyspozytora lotów w trakcie prowadzenia komunikacji radiowej w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

**"Zrobiłem wszystko, żeby do tego nie doszło"**, 07.09.2010, TVN24, autor kcz/mtom

<http://www.tvn24.pl/12690,1672456,0,1,zrobilem-wszystko--zeby-do-tego-nie-doszlo,wiadomosc.html>

Jak udało się ustalić dziennikarzom "Superwizjera", w zeznaniach złożonych przed rosyjskimi śledczymi, przy udziale Wojskowego Prokuratora Wojskowego płk. Ireneusza Szelağa, dwa dni po katastrofie, **Plusnin tłumaczył, że jedynie przypuszczał, że załoga polskiego TU-154 mogła słabo znać język rosyjski**. Przypuszczenie to miało się zrodzić na skutek tego, że 7 kwietnia 2010, w dniu kiedy do Smoleńska przyleciała delegacja premiera Tuska, "niektóre załogi polskich samolotów słabo znały język rosyjski".

**Диспетчер аэродрома «Северный»: Самолет президента Польши заходил на посадку один раз**, 12.04.2010

<http://kp.ru/daily/24471/630505/>

Анатолий Муравьев, полковник в отставке, бывший начальник безопасности полетов ВА. В Смоленске работает с 3 ноября 2009 года. Сейчас авиационный диспетчер войсковой части. 10 апреля он был в группе диспетчеров, которые принимали на аэродроме «Северный» самолет с польской политической элитой.

-Руководитель группы руководства полетами сказал даже: "Понимание у нас с экипажем «фифти-фифти». Диспетчер говорил с пилотом по-русски, ему помогали остальные, подсказывали английские фразы. И было трудно разобратсья, понял ли пилот, что ему говорят.

**Kontroler lotniska Siewiernyj: Samolot prezydenta Polski schodził do lądowania jeden raz**, *Moskowskij Komsomolec*, 11.04.2010

<http://kp.ru/daily/24471/630505/>

**Anatolij Murawjow** jest byłym pułkownikiem lotnictwa wojskowego Rosji. W Smoleńsku pracuje od 3 listopada 2009 r. Były naczelnik bezpieczeństwa lotów WA. Aktualnie kontroler jednostki wojskowej. Rano, 10

kwietnia, pracował na lotnisku Siewiernyj w grupie kontrolerów przyjmujących samolot z polską elitą polityczną (1).  
- Kierownik grupy kierowania lotami powiedział: "Rozumiemy się z załogą fifty-fifty". Dyspozytor rozmawiał z pilotem po rosyjsku, inni pomagali, podpowiadając zwroty angielskie. Trudno było się zorientować, czy pilot dokładnie zrozumiał, co mu mówią.

(1) **Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi**, TVN24, 23.09.2010  
<http://www.tvn24.pl/1,1674784,druk.html>

Tuż po katastrofie, 11 kwietnia, rosyjscy oskarżyciele przesłuchali przełożonego Plusnina pułkownika Anatolija Murawiowa, kierownika ruchu lotniczego w tej jednostce.

„Na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku bezpośrednie kierownictwo nad lotami sprawuje kierownik lotów. W dniu 10 kwietnia 2010 r. lotami kierował podpułkownik Plusnin (...) Zezwolenie załodze samolotu na lądowanie wydaje bezpośrednio kierownik lotów, przy czym, obowiązkowym warunkiem wydania zezwolenia na lądowanie jest wizualny kontakt z samolotem, to znaczy, kierownik lotów musi wizualnie obserwować samolot (...)" - wynika z treści zeznań Murawiowa.

**Gość Radia Zet**, płk Robert **Latkowski**, 30.12.2010

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/plk-Robert-Latkowski>

**Monika Olejnik**: No dobrze, on musiał mieć straszny stres kapitan Protasiuk.

**Robert Latkowski**: Jeszcze raz powtarzam, był...

**Monika Olejnik**: Bo tak, on tylko znał rosyjski, on się tylko komunikował z wieżą kontrolną (2), wszystko było na jego barkach i jeszcze na plecach miał gen. Błasika.

(2) *Monika Olejnik mówi nieprawdę. Język rosyjski znali obaj piloci, w sprawie dopuszczalności kontaktowania się z kontrolerem lotów w czasie podejścia do lądowania przewidzianej przez instrukcje samolotu Tu-154 por. rozdział „Obowiązujące załogę procedury. Czy są dowody ich złamania ?”*

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7764434,Kpt\\_Protasiuk\\_doskonale\\_znal\\_jez\\_rosyjski\\_i\\_lotnisko.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7764434,Kpt_Protasiuk_doskonale_znal_jez_rosyjski_i_lotnisko.html)

Jeden z pilotów Tu 154, pułkownik **Bartosz Stroński**, zaprzecza informacjom o niedostatecznej znajomości języków kapitana Protasiuka. On sam razem ze zmarłym pilotem leciał do Smoleńska trzy dni przed katastrofą, z premierem Donaldem Tuskiem.

- Arek doskonale mówił po rosyjsku. Doskonale prowadził korespondencję zarówno po polsku, rosyjsku jak i angielsku. 7 kwietnia, gdy tam poleciliśmy, nikt nie zgłaszał żadnych uwag - dodał płk Stroński.

**Katastrofa w 36. pułku**, Rzeczpospolita, 14.05.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka

[http://www.rp.pl/artykul/2,479922\\_Katastrofa\\_w\\_36\\_pulku\\_.html](http://www.rp.pl/artykul/2,479922_Katastrofa_w_36_pulku_.html)

Żaden z lotników nie miał certyfikatu na prowadzenie rozmów z wieżą lotniska po rosyjsku.

*Dlapilota.pl*, wypowiedź gen. **Anatola Czabana**, 15.05.2010

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/pap/gen-czaban-nie-ma-certyfikatow-do-porozumiewania-sie-po-rosyjsku>

Szef szkolenia Sił Powietrznych gen. Anatol Czaban powiedział w sobotę, że nigdzie na świecie nie są wydawane lotnikom certyfikaty do porozumiewania się po rosyjsku. Podkreślił, że językiem obowiązującym w komunikowaniu się w lotnictwie wszędzie na świecie jest język angielski. "Nie spotkałem w życiu, żeby był kiedykolwiek wydany certyfikat do porozumiewania się w języku rosyjskim. Nie ma instytucji, która by wydawała takie certyfikaty i nie jest to nigdzie praktykowane" - mówił gen. Czaban na konferencji prasowej w Warszawie.

**Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Natomiast 10 kwietnia byli zasypiani komendami, które niekoniecznie były dla nich zrozumiałe. Obie załogi lądujące tego dnia w Smoleńsku miały kłopoty z rosyjskim.

**Komunikat Prokuratury Generalnej i Naczelnej Prokuratury Wojskowej z dnia 29.04.2010 roku**

<http://lotniczapolska.pl/Cztery-wersje-przyczyn-katastrofy-pod-Smoleńskiem,13049>

Obecnie w oparciu o treść uzyskanych dotychczas dokumentów stwierdzić można jedynie, że załoga miała uprawnienia do wykonania lotu w dniu 10 kwietnia 2010 r. oraz to, że jej członkowie przeszli niezbędnie szkolenia. Z dokumentów tych wynika także, że obaj piloci znali w wystarczającym stopniu język rosyjski.

*W Sprostowaniu przesłanym do redakcji „Naszego Dziennika” Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski powtórzyli swoją tezę iż piloci nie znali rosyjskiego pisząc ogólnie, nie zaś na temat załogi „101” : Nikt w 36 SPLT nie był egzaminowany ze znajomości języka rosyjskiego. Piloci również nie posiadają żadnych certyfikatów potwierdzających znajomość tego języka. Większość załóg języka rosyjskiego po raz ostatni uczyła się w szkole podstawowej i średniej.*

[http://osiecki.salon24.pl/267178,wirtualna-rzeczywistosc-eksperta-naszego-dziennika#comment\\_3800965](http://osiecki.salon24.pl/267178,wirtualna-rzeczywistosc-eksperta-naszego-dziennika#comment_3800965)

*W swoim ostatecznym Raporcie MAK podał nieprawdziwą informację w sprawie niezajomości jęz.rosyjskiego przez 2P:*

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.142

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

Zgodnie z dostępnymi informacjami, ze wszystkich członków załogi Tu-154M tylko 1P znał rosyjski.

## PRZYSIĘGAM STRZEC HONORU ŻOŁNIERZA POLSKIEGO ?

*Dz.U.52.46.310 - Ustawa z dnia 22 listopada 1952 r. o przysiędze wojskowej. (Dz. U. z dnia 1 grudnia 1952 r.)  
Przysięgam (...) nie splamić nigdy honoru i godności żołnierza polskiego.*

*Dz.U.88.20.133 - Ustawa z dnia 17 czerwca 1988 r. o przysiędze wojskowej. (Dz. U. z dnia 24 czerwca 1988 r.)  
Przysięgam dbać o honor i dobre imię wojska*

*Dz.U.1992.77.386 - Przysięga wojskowa. Ustawa z dnia 3 października 1992 r. o przysiędze wojskowej.*

Ja, żołnierz Wojska Polskiego, przysięgam służyć wiernie Rzeczypospolitej Polskiej, bronić jej niepodległości i granic. Stać na straży Konstytucji, strzec honoru żołnierza polskiego, sztandaru wojskowego bronić. Za sprawę mojej Ojczyzny w potrzebie, krwi własnej ani życia nie szczędzić. Tak mi dopomóż Bóg.

**Mundur gen. Błasika wrócił na swoje miejsce**, *Nasz Dziennik*, 11-12.12.2010, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101211&typ=po&id=po71.txt>

Dowództwo przerwało także milczenie i wyraźnie potępiło głosy bezpodstawnie szkalujące dobre imię załogi Tu-154M i samego generała Błasika.

Zdaniem ppłk. Kupracza, działania DSP są stonowane i taktowne, ale jednoznacznie wskazują na to, że przedwczesne obciążanie pilotów czy też gen. Błasika winą za katastrofę jest haniebne. Jak dodał rzecznik, z wszelkimi ocenami należy poczekać do czasu, kiedy powstanie oficjalny raport komisji, która badała tę katastrofę, oraz do chwili zakończenia pracy prokuratorów ustalających okoliczności katastrofy.

Jak ustaliliśmy nieoficjalnie, Dowództwo Sił Powietrznych dostrzega też potrzebę odbudowania wizerunku gen. Błasika, który przez kilka miesięcy był podmiotem medialnej nagonki.

**"Samobójstwo", "gra w totka". Piloci ganią załogę Tupolewa**, *TVN24*, 26.05.2010

<http://www.tvn24.pl/1,1658058,druk.html>

- W tym wypadku dowódca zdecydował. Z tego wynika, że nie brał pod uwagę [zdania-red.] załogi, którą kiedyś określiłem jako chyba nie za bardzo zgraną

- Kapitan sam podjął ryzyko szukania ziemi, mimo że zdawał sobie sprawę, iż łamie wszystkie przepisy. Naraża siebie, całą załogę i wszystkich pasażerów - ocenił płk **Gruszczyk (1)**

**Stefan Gruszczyk (1)** : *Lot Tu-154M był nonszalancki, załoga nie była zgrana*, *RMF24*, 19.06.2010

<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/przesluchanie/news-stefan-gruszczyk-lot-tu-154m-byl-nonszalancki-zaloga-nie,nId,284218>

*Stefan Gruszczyk*: Według mojej oceny po prostu załoga zaryzykowała - zrobiła to, czego jej nie wolno było robić. Na tych 100 metrach podjęli decyzję, a podjął decyzję prawdopodobnie dowódca załogi, że będą szukali ziemi i będą próbowali wylądować. (...)

*Agnieszka Burzyńska*: Czyli absolutna wina załogi, pilota?

*Stefan Gruszczyk*: Tak.

**Z archiwum "Teraz My!"**: *Leszek Miller, Marek Fronczak, Stefan Gruszczyk(1)*, 07.06.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/z-archiwum-teraz-my-leszek-miller-marek-fronczak-s,1,3548423,wiadomosc.html>

S.G.: To świadczy o tym, że oni byli tak zaabsorbowani czymś innym w tej kabinie, to jest mój domysł, oni

szukali ziemi, szukali kontaktu z ziemią, wypatrywali ziemi, to nawet na podstawie tego stenogramu dla mnie wynikają takie rzeczy, że po prostu zgrania w tej załodze nie było dobrego, oni nawet nie wiedzieli jak się zachować w stosunku nawet do szukania tej ziemi.

Problemy językowe, to nawet z tego stenogramu wynika i to co ja mówię, że co chwilę ktoś inny prowadził tą łączność czyli nie wszyscy byli tak silni w tym rosyjskim, jeszcze to co ja mówię, a jestem przekonany, przecież oni nie mieli zgody na lądowanie, zacznijmy od tego może...

**E. Klich** (3) wylicza przyczyny katastrofy smoleńskiej **W CZASIE PROMOCJI SWOJEJ NOWEJ KSIĄŻKI**, 27.09.2010

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/pap/e-klich-wylicza-przyczyny-katastrofy-smolenskiej>

Błędy decyzji i naruszenia procedur, warunki atmosferyczne, czynniki psychologiczne, współpraca załogi, system szkolenia, organizacja lotu - to według akredytowanego przy MAK Edmunda Klicha część przyczyn katastrofy smoleńskiej.

**Piotr Łukaszewicz: Drzewo było kosą, a skrzydło samolotu zbożem**, Kontrwywiad RMF, **01.10.2010**

<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-piotr-lukaszewicz-drzewo-bylo-kosa-a-skrzydlo-samolotu,nId,300194>

Piotr Łukaszewicz (2) :Ja myślę, że o tych przyczynach **już wiemy wszystko**.

(1) Stefan Gruszczyk, pułkownik, b. pilot 36SPLT, prywatnie wuj red. Justyny Pochanke (TVN24)

(2) Piotr Łukaszewicz, pułkownik, ekspert ds. lotnictwa, były szef oddziału szkolenia pilotów Dowództwa Sił Powietrznych, b. pełnomocnik ministra obrony Radosława Sikorskiego do spraw wdrażania samolotu wielozadaniowego F-16. Złożył rezygnację po wypowiedziach ministra obrony Aleksandra Szczygło, który swojemu poprzednikowi (Sikorskiemu) zarzucił błędy w przygotowaniu przyjęcia nowego systemu i szkolenia personelu. Po dymisji zatrudniony w firmach consultingowych Ernst&Young oraz MP LUKAS Consulting.

Rozpatrując wymienione w niniejszym opracowaniu wypowiedzi płk. Łukaszewicza w kwestii obowiązujących załogę Tu-154M procedur należy brać pod uwagę, że sam pułkownik w jednym z programów Moniki Olejnik przyznał że sam nie latał na Tu-154, tylko na Jak-40.

<http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,3913364.html>

<http://www.goldenline.pl/piotr-lukaszewicz5>

[http://www.tvn24.pl/12496,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/12496,1,kropka_nad_i.html)

(3) Edmund Klich, pułkownik rez., pilot Wojska Polskiego, dr nauk wojskowych. Por. rozdział „Kompetencje pułkownika Klicha”.

Należy zwrócić uwagę na postać płk. pil. Roberta Latkowskiego, współautora (z Janem Osieckim i Tomaszem Białoszewskim) artykułu w Newsweeku z 06.12.2010 pt. **Pilot do końca wciskał gaz**, stanowiącego część książki w/w Autorów „Ostatni lot”, w sposób wyjątkowo tendencyjny, fałszywy i jednocześnie zgodny z narracją rosyjską opisujący w zbeletryzowanej formie główne wnioski strony rosyjskiej, stanowiący medialne przygotowanie do przyjęcia przez opinię publiczną w Polsce głównych tez ostatecznego Raportu MAK. Niektóre fragmenty wymienionego artykułu zostały omówione w niniejszym opracowaniu.

Płk pil. Robert Latkowski był dowódcą 36SPLT w okresie 11 listopada 1986-5 lutego 1999. Instruktor klasy mistrzowskiej z nalotem 8700 godzin. Odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski (1996 r.), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1989 r.) i Złotym Krzyżem Zasługi (1980 r.). Posiada tytuł honorowy i odznakę „Zasłużony Pilot Wojskowy” (nadane w 1991 r.). Przeniesiony do rezerwy w 1999 r. (4)

Zgodnie z informacjami Leszka Misiaka i Grzegorza Wierchołowskiego, za kadencji Lecha Kaczyńskiego jako Prezesa NIK, w dowodzonym przez płk. pil. Roberta Latkowskiego 36SPLT rozpoczęła się kontrola związana z przekroczeniem budżetu, przypadkami niegospodarności i bałaganem, łącznie z zaleceniem Ministrowi Obrony Narodowej wyciągnięcia wniosków personalnych. (5)

Duża część ekspertów i specjalistów (w tym pilotów) związanych zawodowo z wojskiem nie prezentuje publicznie poglądów zbieżnych z wyrażonymi powyżej, wpisującymi się jednoznacznie w narrację rosyjską. Jednocześnie różni eksperci wypowiadają opinie o różnej wartości merytorycznej w sprawie wyposażenia samolotu, lotniska i obowiązujących procedur.

Wyważeniem i brakiem jednoznacznych, negatywnych, niemających odbicia w twardych dowodach, ocen załogi cechują się m.in. wypowiedzi płk pil. Tomasza Pietrzaka oraz gen.bryg. rez. Jana Baranieckiego, gen. broni w st. spocz. pil. Stanisława Targosza (poprzednik gen.pil. Andrzeja Błasika na stanowisku Dowódcy Sił Powietrznych) a także płk. rez. pil. Wojciecha Krupy, mjr. rez. pil. Marka Gąsiora, kpt. rez.pil. Krzysztofa Zgorzałka, mjr rez. mgr. inż. Andrzeja Kotwicy (wywiady dla „Naszego Dziennika”). Również załoga nie była bezpodstawnie atakowana przez gen. dyw. Anatola Czabana. (Szef Szkolenia Sił Powietrznych WP) oraz płk.pil. Ryszarda Raczyńskiego (dowódca 36 SPLT od sierpnia 2008r., podał się do dymisji 11.08.2010, po ograniczeniu mu dostępu do informacji niejawnych przez Dowódcę Sił Powietrznych na wniosek SKW).

Należy również zwrócić uwagę na wyważone opinie mjr pil. Michała Fiszera (pomimo jego związków z WSI) prezentowane przed publikacją ostatecznego Raportu MAK (6).

(4)

<http://36splt.sp.mil.pl/struktura/dowodcy>

(5)

<http://autorzygazetypolskiej.salon24.pl/262080,smolensk-fiction>

(6) **Rosjanie są również winni katastrofie**, Polskie Radio, 12.01.2011

<http://www.polskieradio.pl/7/158/Artykul/297980,Rosjanie-sa-rowniez-winni-katastrofie>

Mjr Michał Fiszer, pilot: Ja uważam, że znaczną część odpowiedzialności ponosi strona polska i załoga, ale nie tylko załoga, także ci, którzy podjęli na przykład decyzję, że wybierają Smoleńsk, ci, którzy nie przygotowali żadnego zabezpieczenia logistycznego na lotniskach zapasowych, ale też i strona rosyjska ponosi pewną odpowiedzialność, ponieważ kontrolerzy na lotnisku w Smoleńsku, przede wszystkim nawigator systemu lądowania praktycznie nie zrobił nic, on poza jednym momentem, kiedy było już za późno, to nie udzielał załodze żadnych praktycznie wskazówek.

Materiał opublikowany w dniu ujawnienia animacji końcówki lotu przez Komisję Millera (18.01.2011)

**"Oddech na plecach" na wieży i w kokpicie**, TVN24, 18.01.2011, Autor: mkg/fac

<http://www.tvn24.pl/0,1689906,0,1,oddech-na-plecach-na-wiezy-i-w-kokpicie,wiadomosc.html>

Michał Fiszer zwracał natomiast uwagę na błędy po polskiej stronie.

- W świetle tego, co się dowiedzieliśmy to problem był m.in. w tym, że piloci byli niedoświadczeni, że nawigator czytał zły wysokościomierz, że nastąpił reset innego - mówił.

Fiszer rozwinął tę narrację w dniu 01.02.2011:

**Oto dlaczego doszło do katastrofy Tu-154**, wp.pl

<http://media.wp.pl/kat,1022939,wid,13089139,wiadomosc.html>

- Oni wcale nie chcieli lądować. Uważam, że chcieli zejść do wysokości, odejść na drugi krąg i zameldować prezydentowi, iż nie da się wylądować. (...)

- Pilot widzi na przyrządach, że leci nawet trochę wyżej, niż melduje mu nawigator. Nawigator czyta faktyczną wysokość do ziemi, a wieża mówi, że są na ścieżce. Czyli wszystko im się zgadza

- mają trzy różne informacje i wszystkie trzy błędne, ale wzajemnie się potwierdzające - zaznacza.

**Rosjanie nie mogą dyktować, co powinien robić generał Błasik**, wywiad z Ewą Błasik, Nasz Dziennik, 13.12.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101213&typ=po&id=po51.txt>

Chociaż publicznie w obronie mojego męża nie stanął ani Sztab Generalny, ani nie uczyniło tego Ministerstwo Obrony Narodowej, to muszę przyznać, że w tych okrutnych dla nas chwilach, osobiście dzwonił i wspierał mnie duchowo minister obrony narodowej Bogdan Klich. W stałym kontakcie telefonicznym ze mną i z moim teściem był również zastępca Szefa Sztabu Generalnego pan generał broni Mieczysław Stachowiak.

**„Incydent” gen. Cieniucha i „wizyta” ambasadora Rosji**. Wpolarityce.pl, 05.01.2011

[http://www.wpolarityce.pl/blog/post/5802/Incydent\\_gen\\_Cieniucha\\_i\\_wizyta\\_ambasadora\\_Rosji\\_Szokujace\\_slowa\\_generala\\_slowa\\_ktore\\_padly\\_w\\_obecnosci\\_czlonkow\\_rodzin\\_ofiar\\_10\\_04.html](http://www.wpolarityce.pl/blog/post/5802/Incydent_gen_Cieniucha_i_wizyta_ambasadora_Rosji_Szokujace_slowa_generala_slowa_ktore_padly_w_obecnosci_czlonkow_rodzin_ofiar_10_04.html)

W środę 22 grudnia 2010 roku na wigilijnym spotkaniu 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego (specpułk obsługujący premiera, prezydenta i innych VIP-ów) zaproszony tam gen. Mieczysław Cieniuch, po katastrofie smoleńskiej mianowany w miejsce gen. Franciszka Gągora szefem Sztabu Generalnego Wojska Polskiego,



w swoim przemówieniu określił tragedię pod Smoleńskiem 10 ub. r. jako ... **„przykry incydent”**.

Dla wielu szokująca również była obecność na tym spotkaniu ambasadora Rosji.

**Zamachu nie było. Jestem pewny w stu procentach**, wp.pl, 05.01.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1329,title,Zamachu-nie-bylo-Jestem-pewny-w-stu-procentach,wid,13008952,komentarz.html?ticaid=1b8f2>

**E.Klich:** W tej konkretnej sytuacji trudno będzie jednak ustalić skąd wyszły naciski i czy wywierano wpływ na samego generała. W stenogramach pojawia się przecież głos Mariusza Kazany, który mówi „mamy problem”, ale same naciski, przy dotychczas znanych odczytach z rozmów w kabinie, trudno będzie udokumentować.

## EKSPERCI Z WSI

**Winni jednak piloci? Musimy poznać prawdę o tej tragedii!**, Fakt.pl, 27.04.2010,

<http://www.fakt.pl/Winni-jednak-piloci-Musimy-poznac-prawde-o-tej-tragedii-,artykuly,70358,1.html>

wypowiedź **Andrzeja Kińskiego** (1) z „Nowej Techniki Wojskowej”

- Mnie hipotezy dotyczące zamachu, ataku elektromagnetycznego, nie interesują. Trzeba poczekać na oficjalne orzeczenie prokuratury, które zapewne nie pojawi się szybko, ale tak to już jest w takich przypadkach. Do tego momentu nie można wyrokować i przesądzać, która hipoteza jest prawdziwa. Poczekajmy.

Wypowiedź **Grzegorza Holdanowicza** (2) z pisma branżowego „Raport”

Na pewno jestem daleki od stwierdzenia, że zaangażowane były w to osoby trzecie, mało prawdopodobna wydaje się także awaria techniczna. Poczekajmy na komisję, ona ma niezbędne zapisy i dowody. Fakty są jakie są, widać mniej więcej co się wydarzyło, jednak ja tysiącrotnie powtarzam, że naczelną zasadą badania wypadków lotniczych jest znalezienie błędu. Szukanie winnych to zadanie dla prokuratury, ale nie na tym etapie, tylko później. Komisja badania wypadków lotniczych ma za zadanie znaleźć przyczynę, wskazać łańcuch przyczyn pośrednich i zasugerować, wskazać te obszary, które poprawić, aby w przyszłości takie sytuacje nie miały miejsca. To jest podstawa.

*(1) 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:*

Podczas prac Komisji Weryfikacyjnej ujawniono także wiele przypadków wywierania przez żołnierzy WSI wpływu na środowisko dziennikarzy. Oficerowie WSI podejmowali wobec dziennikarzy działania inspirujące, których zasadniczym celem było kreowanie określonego obrazu danego zdarzenia bądź zjawiska. Zazwyczaj działało się to wówczas, gdy w grę wchodziły interesy WSI lub mające z nimi związek.

Stosowaną zazwyczaj w tego typu działaniach metodą było prowadzenie przez oficerów WSI rozmów z dziennikarzami, którym przekazywano określone informacje, bądź podsyłanie dziennikarzom - zazwyczaj przez osoby trzecie - przygotowanych przez siebie materiałów informacyjnych.

Przykładem działań inspirujących WSI w mediach była publicystyka współpracowników tych służb o pseudonimach „SKRYBA” i „DROMADER”. W tekstach publikowanych w prasie wojskowej angażowali się oni w promowanie oferty firmy Patria Vehicles Oy na kołowy transporter opancerzony. Pisząc artykuł „SKRYBA” podkreślał tylko pozytywne wyniki testów na KTO, nie uwzględniał wad technicznych sprzętu a ponadto mocno uwypuklał, że przeprowadzane próby przebiegały korzystnie dla KTO. Stwierdził nawet: „Jak na razie, wszystko przebiega zgodnie z harmonogramem”/141/.

/141/ A. Kiński, Sprawdzian Rosomaka, „Nowa Technika Wojskowa”, wrzesień 2004.

**Andrzej KIŃSKI**-Monitorował środowisko dziennikarskie. Na łamach prowadzonego miesięcznika "Nowa Technika Wojskowa" zamieszczał materiały prasowe o charakterze lobbingu związanego z kontraktem na kołowe transportery opancerzone "Rosomak".

(2) z tego samego źródła: Grzegorz HOŁDANOWICZ: Dziennikarz. Oferował oficerom WSI łamy "Raportu".

Powyżej wymienione informacje nie były dementowane w opracowaniach Stowarzyszenia Sowa (<http://stowarzyszeniesowa.pl/>) dotyczących nieścisłości w „Raporcie”.

**Lech Kaczyński, Ostatni wywiad.** Autor: Łukasz Warzecha, Warszawa 2010, str.138,139

- WSI nie przeszły istotniejszych przekształceń po 1989 roku. Przypominam, że istniały dwie służby. Pierwsza to wywiad, czyli II Zarząd sztabu Generalnego. Druga to Wojskowa Służba Wewnętrzna, która łączyła zadania żandarmerii i kontrwywiadu. Jej szefem był zresztą generał Czesław Kiszczak, zanim został ministrem spraw wewnętrznych, który wcześniej był szefem wywiadu, ale wywodził się z WSW. Ta służba miała olbrzymią agenturę- w zasadzie w wojsku, choć także i poza nim. (...) O ile agentura służb cywilnych jest z dużym prawdopodobieństwem własnością naszych „przyjaciół”, o tyle agentura WSW jest nią na pewno.

- Ma Pan na myśli to, że agenci byli im podporządkowani, czy to, że „przyjaciele” mają pełną wiedzę na temat tej agentury?

- Chodzi o pełną wiedzę. To była agentura niezwykle rozbudowana, ale w ogromnej części mało wartościowa. (...)

Stopień powiązania tej służby ze Związkiem Sowieckim był w przypadku WSW znacznie wyższy niż w przypadku służb cywilnych. Przyczyna była prosta: sowiecki nadzór polityczny nad polską armią był ściślejszy.

**Przy dowódcy nikt nie kozakuje,** Z dr: mjr. rez. **Michałem Fiszerem** (3)(4), zastępcą redaktora naczelnego miesięcznika "Lotnictwo", rozmawia Marcin Austyn, Nasz Dziennik, 24-25.07.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100724&typ=po&id=po41.txt>

- Dość regularnie pojawiają się czy to oficjalne komunikaty, czy też "przecieki" przesądzające o tym, jakoby za katastrofę Tu-154M odpowiadają piloci, którzy działali pod presją. Takie opinie są dziś uzasadnione?

- Nie ma żadnych przesłanek, by twierdzić, że załoga działała pod wpływem nacisków. Wprawdzie można zakładać, że piloci popełnili błędy, które doprowadziły do katastrofy, ale pamiętajmy, iż nigdy nie jest tak, że wypadek ma jedną przyczynę. Zwykle składa się na niego szereg przyczyn i niesprzyjających okoliczności. Ewentualne błędy załogi - nie tylko pilotów, ale też chociażby nawigatora - są zazwyczaj tylko elementem wieńczącym całą sprawę.

- Dysponując obecną wiedzą na temat katastrofy, możemy wykluczyć którąś ze stawianych hipotez?

- Na obecnym etapie nie możemy wykluczać żadnej racjonalnej wersji zdarzeń.

(3) **Major WSI wspiera Bogdana Klicha,** 13.06.2010, Altair

<http://www.altair.com.pl/start-4638>

Dotarliśmy do nieocenzurowanej wersji wojskowego życiorysu mjr. Michała Fiszera, znanego w mediach jako były pilot i ekspert lotniczy. Wynika z niego, że Fiszer po zakończeniu, z powodu problemów ze zdrowiem, latania na samolotach Su-22 związał się z Wojskowymi Służbami Informacyjnymi. Formalnie do WSI (Oddziału Łącznikowego Biura Ataszatów Wojskowych) został włączony w 1997. Jednak już wcześniej zajmował się inwigilowaniem mediów, w tym przede wszystkim środowiska związanego z miesięcznikiem Skrzydłata Polska.

WSI były zainteresowane środowiskiem skupionym wokół Skrzydlatej Polski ze względu na osobę twórcy Agencji Lotniczej Altair – Tomasza Hypkiego.

Po oficjalnym przejściu do rezerwy, co nastąpiło w 2000, mjr Fiszer występował jako niezależny ekspert, promując w popularnych mediach m.in. udział Polski w wojnie w Iraku, samoloty F-16, czy umieszczenie w Polsce elementów amerykańskiego systemu obrony przeciwrakietowej, a obecnie samoloty szkolno-treningowe T-50.

Po zakończeniu współpracy ze Skrzydłatą Polską, mjr Fiszer przeniósł się do miesięcznika Lotnictwo (obecnie z-ca redaktora naczelnego), publikował też w tygodniku Najwyższy CZAS!, a teraz jest komentatorem lotniczym tygodnika ANGORA. W komentarzach i wywiadach stara się odwracać uwagę od rzeczywistych przyczyn katastrofy Tu-154M, głosząc nie mające żadnego pokrycia w faktach teorie o awarii silnika lub instalacji elektrycznej, czy pomyłce w ustawieniu systemu TAWS wskutek wprowadzenia danych w metrach a nie stopach. W wywiadzie dla tygodnika Wprost stwierdził, że Bogdan Klich nie ponosi odpowiedzialności za stan polskiego lotnictwa wojskowego i śmierć ponad 100 osób w katastrofach lotniczych za jego kadencji. – Tym się różni od pana Hypkiego, że nie dokonuje takich ocen – powiedział Fiszer.

(4) **WSI na odsiecz Klichowi,** Nasz Dziennik, 15.06.2010, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100615&typ=po&id=po01.txt>

Nigdy nie byłem oficerem operacyjnym WSI. Owszem, od 1997 roku pracowałem w WSI, ale w Oddziale Łącznikowym Biura Ataszatów Wojskowych. Pracowałem tam trzy lata, z czego rok byłem obserwatorem wojskowym w Iraku i Kuwejcie. Niczego, co dotyczy mojej przeszłości, nie ukrywam - podkreślił **Fiszer**. Jak dodał, śladów zarzucanej mu inwigilacji nie ma też w tzw.

raporcie Macierewicza.

"Major Michał Fiszer występujący w mediach jako były pilot to oficer Wojskowych Służb Informacyjnych. W swej karierze wielokrotnie zajmował się inwigilowaniem i inspirowaniem mediów, teraz wspiera szefa MON, Bogdana Klicha". W ten sposób luki w życiorysie jednego z ekspertów lotniczych postanowił uzupełnić konkurencyjny portal branżowy Altair.com.pl, którym kieruje Tomasz Hypki (3).

Jak ocenił Fiszer, publikowany przez Altair jego "nieocenzurowany życiorys" wygląda, jakby został skopiowany z Wikipedii, ale z pominięciem niektórych informacji - jak choćby o ukończeniu studiów doktoranckich w Akademii Obrony Narodowej.

**Dukaczewski: Klich chowa głowę w piasek**, *Gazeta Krakowska*, 05.06.2010, z gen. Markiem Dukaczewskim rozmawiają Anita Werner (TVN24) i Paweł Siennicki

<http://www.gazetakrakowska.pl/fakty24/264571,dukaczewski-klich-chowa-glowe-w-piasek,id,t.html>

- Powiem wam, co myślę. Że dane z czarnych skrzynek trzeba nanieść na trajektorię lotu samolotu. Ale trzeba też sprawdzić dokładnie działania niektórych osób na pokładzie.

- Których osób?

- W stenogramach pilot informuje dyrektora Kazanę, szefa protokołu dyplomatycznego, że warunki uniemożliwiają lądowanie. Dyrektor odpowiada: "No to mamy problem". A cztery minuty później wraca do kokpitu i mówi: "Nie ma decyzji prezydenta, co dalej robić".

- No i co z tego wynika?

- Była rozmowa telefoniczna między prezydentem a jego bratem przez telefon satelitarny. Chciałbym wiedzieć, kiedy ta rozmowa była - czy przed informacją, że jest problem z lądowaniem, czy po?

- Już Pan zmierza do tego, że to Jarosław Kaczyński kazał lądować.

- Interesuje mnie, czy prezydent poinformowany o tym, że jest problem, i zapytany, gdzie ma samolot lądować, konsultował z kimś swoją decyzję. Tyle.

## „KTO OBRONI HONOR GENERAŁA BŁASIKA?„

**Pośmiertne awanse i odznaczenia dla ofiar katastrofy pod Smoleńskiem**, Autor: płk Wiesław Grzegorzewski, Dyrektor DPI MON, 16.04.2010

<http://www.wojsko-polskie.pl/articles/view/14871/59/posmiertne-awanse-i-odznaczenia-dla-ofiar-katastrofy-pod-smolenskiem.html>

Minister obrony narodowej Bogdan Klich wystąpił do Marszałka Sejmu, Bronisława Komorowskiego, wykonującego obowiązki Prezydenta RP, o pośmiertne mianowanie na wyższe stopnie żołnierzy oraz odznaczenie żołnierzy i pracowników wojska, poległych w katastrofie prezydenckiego samolotu, który w sobotni ranek, 10 kwietnia br. rozbił się pod Smoleńskiem.

Minister Obrony Narodowej złożył wnioski o mianowanie: (...)

na stopień generała:

generała broni Andrzeja Błasika

Jednocześnie, w dniu 13 kwietnia 2010 roku, Minister Obrony Narodowej wystąpił do Marszałka Sejmu RP, Bronisława Komorowskiego, wykonującego obowiązki Prezydenta RP, o pośmiertne odznaczenie: (...)

gen. broni Andrzeja Błasika — Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski

### **Komunikat Nr 186/VI kad.**

<http://orka.sejm.gov.pl/webBPKS.nsf/pub/EPIA-86BCT8>

10 czerwca minęły dwa miesiące od rozpoczęcia przez Marszałka Sejmu Bronisława Komorowskiego wykonywania obowiązków Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. W tym czasie (do 9.06.2010 r. włącznie) Marszałek Bronisław Komorowski wykonał następujące czynności: (...)

Awanse:

– podpisał postanowienie o pośmiertnych awansach dla żołnierzy Wojska Polskiego i funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu, którzy zginęli w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem

Ordery i odznaczenia

– nadał pośmiertnie Ordery Odrodzenia Polski osobom tragicznie zmarłym w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem

**Edmund Klich**: *Być może w niedzielę zostanie rozpoznany piąty głos z kabiny Tu-154*, *RMF24*, 08.05.2010

<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-edmund-klich-byc-moze-w-niedziele-zostanie-rozpoznany,nId,276588>

Jak zapewnił wcześniej Edmund Klich w TVN24 nie było związku między wizytą tej osoby w kokpicie a

katastrofą. Głos piątej osoby pojawił się nawet kilkanaście minut przed katastrofą. Nie miał on wpływu na zdarzenia w kabinie - zaznaczył.

**Edmund Klich:** *Kończymy zbieranie danych, gazeta.pl, 15.05.2010*

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7886326,Edmund\\_Klich\\_Kończymy\\_zbieranie\\_danych.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7886326,Edmund_Klich_Kończymy_zbieranie_danych.html)

- Słuchałem całych rozmów w kabinie i słyszałem bardzo dokładnie rozmowy załogi między sobą, załogi z kontrolerami na ziemi. Natomiast jeśli były jakieś inne rozmowy, to takie rozmowy są w tle. W związku z tym, słuchając bez wyciszenia szumów, ja nie słyszałem innych głosów i tego nie mogę potwierdzić, bo mogę powiedzieć to, co słyszałem - zaznaczył Klich.

**Na minutę przed katastrofą w kabinie był ktoś spoza załogi, TVN24, 25.05.2010**

<http://www.tvn24.pl/12690,1657365,0,1,na-minute-przed-katastrofa-w-kabinie-byl-ktos-spoza-zalogi,wiadomosc.html>

- Teraz wiem więcej, bo otrzymałem pełny zapis rozmów - mówił. Na pytanie Konrada Piaseckiego: - Była osoba na minutę przed? - **Klich** odparł: - Z tego tak wynika.

Głos był więc nagrany na minutę przed katastrofą, po minięciu drugiej radiolatarni (czyli na 6 km przed lotniskiem - tłumaczył Klich). - Jeżeli głos został nagrany, to znaczy, że była bardzo blisko (pilotów) - tłumaczył.

**Gen. Błasik nie siedział za sterami Tu-154, Kazana w kokpicie, Newsweek, 08.06.2010, AM/PAP**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/gen--blasik-nie-siedzial-za-sterami-tu-154--kazana-w-kokpicie,59944,1>

Dyrektor protokołu dyplomatycznego MSZ Mariusz Kazana był drugą z postronnych osób, których głos zarejestrowała czarna skrzynka w kabinie pilotów Tu-154M. Generał Andrzej Błasik był w kokpicie, ale nie siedział za sterami samolotu, który rozbił się 10 kwietnia.

**Prokuratura: Gen. Błasik mógł pilotować tupolewa. Bywało, że siadał w fotelu pilota, SE, 14.10.2010, autor: EMM**

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/general-blasik-wbrew-przepisom-pilotowal-tupolewa-\\_156698.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/general-blasik-wbrew-przepisom-pilotowal-tupolewa-_156698.html)

Polscy śledczy z wojskowej prokuratury sprawdzają, czy podczas tragicznego lądowania prezydenckiego Tu-154M na lotnisku w Smoleńsku, za sterami jako drugi pilot mógł siedzieć dowódca Sił Powietrznych, gen. broni Andrzej Błasik. Za prawdopodobną uznano hipotezę, iż w chwili katastrofy gen. Błasik przebywał w kabinie pilotów. Jednak czy osobiście pilotował samolot - tego wciąż nie wiadomo.

**W aktach nie czytałam o naciskach na pilotów, wywiad, Beata Gosiewska, Nasz Dziennik, 30.10-01.11.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101030&typ=po&id=po71.txt>

- Ciągłe nie ma kluczowych dowodów, a z mediów wybrzmiewają co jakiś czas "przecieki", które jednoznacznie za śmierć 96 osób na pokładzie Tu-154M obwiniają pilotów. Większość z nich nie znajduje potwierdzenia w materiale dowodowym.

- Bardzo współczuję pani generałowej Ewie Błasik, że jej mąż od tyłu miesięcy jest bezpardonowo i bezpodstawnie atakowany. W mojej ocenie, jest to również celowe działanie rządu, który utajniając prawdę zapisaną w nagraniach z czarnych skrzynek, dopuszcza do obiegu medialnego tzw. przecieki kontrolowane, które bez oparcia na jakichkolwiek dowodach mają winę za katastrofę rządowego samolotu zrzucić na pilotów albo na domniemywane naciski ze strony generała Błasika. (...) Czytając akta sprawy, nie zauważyłam w ani jednym miejscu, aby przewinął się w tych dokumentach jakiś wątek nacisku na pilotów. Te wszystkie medialne spekulacje są bardzo bolesne dla rodzin.

**Zapis śmierci, Wprost 02.11.2010, Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski**

Czy gen. Andrzej Błasik siedział za sterami?

Ostatecznej odpowiedzi na to pytanie prokuratorzy jeszcze nie znają. Faktem jest jednak, że badaniu tej hipotezy poświęcają bardzo dużo energii

**Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej, 02.11.2010**

[http://www.npw.gov.pl/491-4a112b267c50b-23192-p\\_1.htm](http://www.npw.gov.pl/491-4a112b267c50b-23192-p_1.htm)

Opublikowanie niezwyfikowanych jednoznacznie, wybranych ustaleń śledztwa, nie tylko w sposób negatywny rzutuje na jego bieg, czy też dezinformuje opinię publiczną, ale może być także rozpatrywane przez pryzmat naruszenia praw pokrzywdzonych – dóbr osobistych rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej. Zawarte w artykule niektóre stwierdzenia stanowią de facto wskazanie osób rzekomo winnych katastrofy, jeszcze przed zakończeniem pracy organów Państwa, ustawowo powołanych do zbadania sprawy.

Płk Zbigniew Rzepa  
Rzecznik prasowy NPW

**Płk Pietrzak: W 36. pułku nigdy nie było programu szkoleń na symulatorach, RMF24, 03.11.2010**

<http://m.rmf24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news,nId,305562>

**Konrad Piasecki:** Czyli odrzuca pan taką hipotezę, że będąc wyszkolony na innym samolocie postanowił też spróbować latania tupolewem, albo sytuacja była tak trudna, że uznał, że z jego doświadczeniem lepiej będzie, żeby to on siedział za sterami tupolewa.

**Tomasz Pietrzak:** Wydaje mi się, że pan generał nie podjąłby się takiej próby pokazania etatowym, wyszkolonym pilotom na samolocie Tu-154, że on, latając na innych samolotach bojowych, pokaże im, jak się ładuje. To jest wyłącznie nasze domniemanie. Tutaj wyłącznie burza w szklance wody. Pan generał na pewno - jeżeli był w kokpicie - mógł zająć tylko któreś miejsce z tyłu, które było wolne. A było tylko jedno, w którym było dozwolone, żeby usiadła w nim postronna osoba i siedziała w trakcie lotu.

**Czarne skrzynki Tu-154. Ekspert: Do końca katastrofy w kabinie byli jeszcze pasażerowie, Gazeta.pl, 01.06.2010**

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7963894,Czarne\\_skrzynki\\_Tu\\_154\\_Ekspert\\_Do\\_konca\\_katastrofy.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7963894,Czarne_skrzynki_Tu_154_Ekspert_Do_konca_katastrofy.html)

- Oprócz generała Błasika w kokpicie tupolewa, który rozbił się pod Smoleńskiem, do końca lotu był jeszcze jeden z pasażerów - tak interpretuje zapis czarnej skrzynki pułkownik **Piotr Łukaszewicz**, b. szef szkolenia Sił Powietrznych. Jego zdaniem wskazuje na to objaśniana przez Błasika procedura lądowania.

- Generał Błasik objaśnia procedury. Myślę, że dowódca nie musiał wyjaśniać tego załodze. Najprawdopodobniej wyjaśniał to któremuś z pasażerów - mówi płk Piotr Łukaszewicz, b. szef oddziału szkolenia Sił Powietrznych. - Nie ma nakazu zamykania drzwi do kokpitu w samolocie rządowym. To są osoby sprawdzone, zagrożenia ze strony pasażerów nie ma - stwierdza pułkownik.

**Gen. Andrzej Błasik, "pilot klasy mistrzowskiej", PAP, 23.04.2010**

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/202260,Gen-Andrzej-Blasik-pilot-klasy-mistrzowskiej>

Błasik, pilot klasy mistrzowskiej, latał od czasów szkolnych. Urodził się w 1962 roku w Poddębicach. W 1981 ukończył Liceum Lotnicze, a następnie rozpoczął studia w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej - Szkole Orłąt - w Dęblinie. Ukończył ją cztery lata później, otrzymując promocję na stopień podporucznika i tytuł pilota.

Zawodową służbę rozpoczął w 8. pułku lotnictwa myśliwsko-bombowego w Mirosławcu jako pilot samolotów Lim-6. W kolejnej jednostce - 40. pułku lotnictwa myśliwsko-bombowego w Świdwinie, gdzie latał szkolnymi Iskrami i myśliwsko-bombowymi Su-22 - doszedł do stanowiska dowódcy eskadry. W tej jednostce uzyskał w 1991 roku tytuł pilota roku.

Po ukończeniu Akademii Obrony Narodowej w 1995 roku trafił do Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, jak wtedy nazywały się dzisiejsze Siły Powietrzne. Pracując w szefostwie lotnictwa we WŁOP ukończył kurs oficerów sztabowych Holenderskiej Akademii Obrony w Hadze.

W 2001 roku z dowództwa WŁOP wrócił do jednostek lotniczych - najpierw był szefem szkolenia 2. brygady lotnictwa taktycznego w Poznaniu, potem dowódcą 31 bazy lotniczej w Poznaniu-Krzyszczakach. W marcu 2004 znów przeszedł do szefostwa wojsk lotniczych Sił Powietrznych, skąd wrócił do poznańskiej brygady, obejmując jej dowództwo.

Latem 2005 uzyskał pierwszy stopień generalski. W styczniu 2007 został komendantem-rektorem dęblńskiej Szkoły Orłąt, ale już w kwietniu został awansowany na generała dywizji i został dowódcą Sił Powietrznych. W sierpniu tego samego roku został generałem broni.

Był pilotem klasy mistrzowskiej z 1500 godzinami nalotu ogólnego, w tym 560 godzin spędził pilotując bojowe Su-22. Także pełniąc najwyższe funkcje dowódcze pozostawał czynnym pilotem. Miał uprawnienia instruktorskie do szkolenia we wszystkich warunkach atmosferycznych na samolotach Su-22 i TS-11 Iskra. Zasiadał za sterami niewielkich pasażerskich Jak-ów-40, ale i sportowych Zlinów-42M, pilotował PZL-101 Gawron, myśliwce Lim-2, Lim-5 i Lim-6M. Wykonał loty zapoznawcze na wielu typach samolotów wojskowych innych państw, w tym Hawk MK-51, Mirage-2000, Tornado, F-16 i F-18.

**Wizyta dowódcy Sił Powietrznych w USA, 2009-09-25, Autor: płk Mirosław BODNAR - DSP**

<http://www.wp.mil.pl/pl/artykul/7912>

Na zaproszenie dowódcy Sił Powietrznych USA, delegacja Sił Powietrznych RP, z dowódcą, gen. broni pil. Andrzejem Błasikiem, na czele, złożyła oficjalną wizytę w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Oficjalną wizytę rozpoczęto w dniu 22 września uroczystym przywitaniem dowódcy Sił Powietrznych pod pomnikiem Sił Powietrznych w Pentagonie (Waszyngton), gdzie gen. broni pil. Andrzej Błasik został odznaczony medalem "Legia Zasługi" (Legion of Merit) – drugim w randze najważniejszych odznaczeń amerykańskich. Order ten jest przyznawany przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej od 1942 roku za szczególne zasługi w międzynarodowej współpracy i utrzymaniu światowego pokoju.

*Gen.pil. Andrzej Błasik został także odznaczony portugalskim odznaczeniem Grande-Oficial Ordem de Merito (2008 r). Studiował m.in. w Szkole Wojennej Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych (Air War College).*

<http://dre.pt/pdf2sdip/2009/02/040000000/0769107691.pdf>

[http://www.wp.mil.pl/arttykul\\_wiecej.php?idartykul=2917](http://www.wp.mil.pl/arttykul_wiecej.php?idartykul=2917)

**Honory dla Dowódcy**, *Nasz Dziennik*, 10-11.11.2010, Autor: Marta Ziarnik

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101110&typ=po&id=po31.txt>

W położonych nad Nerem Poddębicach (woj. łódzkie) odbędzie się dziś uroczystość wręczenia aktu nadania tragicznie zmarłemu w katastrofie pod Smoleńskiem gen. pil. Andrzejowi Błasikowi tytułu Zasłużonego dla Powiatu Poddębickiego. Ponadto w odbywających się dzień później z okazji Święta Niepodległości uroczystościach w Dęblinie byłemu Dowódcy Sił Powietrznych zostanie pośmiertnie przyznany tytuł Honorowego Obywatela Miasta i specjalny medal za jego zasługi.

**Kto obroni honor Generala Błasika**, *Nasz Dziennik*, 18.10.2010

Z gen. dyw. rez. **Krzysztofem Zaleskim**, byłym szefem Sztabu, zastępcą Dowódcy Sił Powietrznych rozmawia Piotr Czartoryski-Sziler

[http://www.naszdziennik.pl/bpl\\_index.php?dat=20101018&typ=po&id=po15.txt](http://www.naszdziennik.pl/bpl_index.php?dat=20101018&typ=po&id=po15.txt)

-Może Pan sobie wyobrazić tak doświadczonego pilota, jakim był gen. Błasik, siedzącego za sterami Tu-154M 10 kwietnia?

- Nie, i nie uwierzę w to, dopóki nie zostaną przedstawione twarde dowody. Według mnie - mówię z przekonaniem nie stu-, lecz pięciusetprocentowym - jest to niemożliwe, by gen. Błasik siedział za wolantem w czasie tego tragicznego lotu. Był zbyt doświadczonym pilotem, żeby usiąść za sterami Tu-154M, na którym nie latał. Po co więc miałby tam siadać, w czym miałby pomóc tej załodze, skoro nie znał tego samolotu?

- Nigdy wcześniej nie latał takim typem samolotu?

- Nie. (...) **gen. Błasik nie miał uprawnień do jego pilotowania.**

*Poniżej: wnętrze kokpitu samolotu Tu-154B, fot. Mitia Aleszkowski, via Internet. Ergonomia kokpitu Tu-154M jest bardzo zbliżona do przedstawionej na zdjęciu.*

*W końcówce lotu miejsca w kokpicie zajmują: po lewej stronie z przodu- dowódca, po prawej z przodu-drugi pilot, z tyłu- technik pokładowy i nawigator (jednej osoby z tyłu aktualnie brak). Pomiedzy pilotami i pozostałymi członkami załogi znajduje się dodatkowy fotel. Załączone zdjęcie dobrze obrazuje ciasnotę kokpitu i zarówno brak możliwości „przesiadki” osoby postronnej na fotel drugiego pilota w krytycznym momencie lotu, jakim jest podejście do lądowania, jak i obecności dwóch postronnych osób oprócz 4 osób załogi.*



**Леха Качиньского «угробил» главком ВВС?, Komsomolskaja Prawda, 03.11.2010**

<http://kp.ru/daily/24585/754852/>

Издание Wprost раскрыло новые подробности катастрофы президентского Ту-154 под Смоленском.

Оказывается, летчики были в напряженных отношениях с командующим ВВС Польши Анджеем Бласиком, который, по некоторым предположениям, заставил экипаж вести самолет Качиньского на посадку в густом тумане.

**Dowódca Sił Powietrznych winien śmierci Lecha Kaczyńskiego ?, Komsomolskaja Prawda, 03.11.2010**

Czasopismo „Wprost” ujawniło nowe szczegóły katastrofy prezydenckiego Tu-154 w pobliżu Smoleńska.

Jak się okazuje, piloci mieli napięte stosunki z dowódcą sił powietrznych Polski Andrzejem Błasikiem, który, według zdania niektórych, zmusił załogę samolotu Kaczyńskiego do lądowania w gęstej mgle.

**Sponiewierany mundur Generała Błasika, wywiad z Ewą Błasik, Nasz Dziennik, 10.11.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101110&typ=po&id=po01.txt>

Rzecznik generała broni Lecha Majewskiego poinformował mnie wprost, że on z tą panią, czyli ze mną, nie chce mieć nic wspólnego. W dzień Wszystkich Świętych łaskawie wpuszczono mnie na teren dowództwa Sił Powietrznych w obecności brata mojego zmarłego Męża i jego żony. Chcieliśmy złożyć wieniec pod pomnikiem upamiętniającym Męża, który tam stoi. Notabene budowany był nocą, ze strachu przed nowym dowódcą Sił Powietrznych, który z pewnością nie pozwoliłby na jakąkolwiek pamięć o moim Mężu, co zresztą było uwidocznione w dniu Święta Lotnictwa, gdy nie przywołał pamięci mojego Męża z imienia i nazwiska.

**General Błasik pilotował? "Miał taki zwyczaj", dziennik.pl, 14.10.2010**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/305364,general-blasik-pilotowal-mial-taki-zwyczaj.html>

Śledczy z Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie rozpatrują wątek dotyczący wywierania nacisków na pilotów. Jak podaje tvn24.pl, po przesłuchaniach pilotów z 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego brane są pod uwagę dwie hipotezy. Jedna z nich mówi, że gen. Błasik zastąpił za sterami Tu-154M drugiego pilota majora Roberta Grzywnę. Druga zaś - że generał przekonał dowodzącego załogą kpt. Arkadiusza Protasiuka, by podjął próbę lądowania mimo gęstej mgły wiszącej nad lotniskiem.

**Prokuratura: Gen. Błasik mógł pilotować tupolewa. Bywało, że siadał w fotelu pilota, SE, 14.10.2010**

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/general-blasik-wbrew-przepisom-pilotowal-tupolewa-\\_156698.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/general-blasik-wbrew-przepisom-pilotowal-tupolewa-_156698.html)

W czerwcu dziennikarze rosyjskiej edycji "Newsweeka" nieoficjalnie rozmawiali z anonimowym ekspertem który miał stwierdzić, że "z 50-procentowym prawdopodobieństwem można przyjąć, że w fotelu II pilota siedział dowódca Sił Powietrznych". Skąd ten wniosek? To generał Błasik miał wydać o godz. 8:34:43,4 komendę "Podwozie", a takie polecenie pada najczęściej z ust drugiego pilota.

**To już pewne: gen. Błasik nie siedział za sterami TU-154. A niektóre media mocno to sugerowały... , wpolityce.pl, 19.11.2010, ZNP**

[http://www.wpolityce.pl/view/4049/To\\_juz\\_pewne\\_gen\\_Blasik\\_nie\\_siedzial\\_za\\_sterami\\_TU\\_154.html](http://www.wpolityce.pl/view/4049/To_juz_pewne_gen_Blasik_nie_siedzial_za_sterami_TU_154.html)

Wojskowa prokuratura na konferencji prasowej oficjalnie potwierdziła – dowódca wojsk lotniczych gen. Andrzej Błasik nie pilotował rządowego tupolewa w chwili katastrofy. Upada więc mozolnie budowana przez część mediów teza o despotycznym generale, który – jak to miał w zwyczaju – mógł przejąć stery samolotu i doprowadzić do tragedii w Smoleńsku.

Szef warszawskiej Wojskowej Prokuratury Okręgowej płk Ireneusz Szelaż powołał się na ekspertyzę:

Biegli uznali, że wyniki badań upoważniły ich do wydania stwierdzenia, iż uszkodzenia ciał członków załogi pozwalają stwierdzić, że są to cechy charakterystyczne dla osób, które zasiadały w fotelu I i II pilota.

Winę Błasika najmocniej sugerował przed dwoma tygodniami „Wprost”.

Przeciw obarczaniu winą za katastrofę Andrzeja Błasika protestowała m.in. wdowa po generale. Co teraz powie jej red. Tomasz Lis, jego podwładni oraz pozostali dziennikarze, którzy tak chętnie podchwycili fałszywą tezę o niebezpiecznych praktykach Błasika?

**Prokuratura przesłuchuje rodziny, Nasz Dziennik, 09.12.2010, Autor: Anna Ambroziak**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101209&typ=po&id=po09.txt>

(...) informacje, jakie pojawiają się w prasie, są często nierzetelne, wyrywkowe i jako takie nie są niebezpieczne dla śledztwa. - Jako takie oceniam m.in. informacje tygodnika "Wprost" dotyczące gen. Andrzeja Błasika i jego rzekomej obecności w kabinie pilotów. Teza ta została sformułowana na podstawie bardzo wątpliwego materiału dowodowego. Poza tym w mojej ocenie, nie został tu naruszony interes śledztwa. O jego naruszeniu mówi się, gdy na przykład wyciek

ułatwił podejrzanemu o popełnienie przestępstwa zacieranie śladów. W tym wypadku nie miało to miejsca - mówi mec. Kownacki

**Nie ma dowodów, że gen. Błasika nie było w kokpicie**, RMF24, 19.11.2010, Autor: Roman Osica

<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-nie-ma-dowodow-ze-gen-blasika-nie-bylo-w-kokpicie,nId,308436>

Nasi dziennikarze śledczy cytowali zeznania pilotów 36. pułku specjalnego, którzy mówili, że Błasik często siadał za sterami. Dzisiejsze dementi nie wyklucza jednak ostatecznie, że do takiej sytuacji w przypadku ostatniego lotu prezydenta nie doszło.

Wydaje się dzisiaj jako jednoznaczne z brakiem jakichkolwiek podstaw do czynienia spekulacji jakoby to inne osoby, osoby trzecie zajmowały miejsce któregoś z pilotów - mówił pułkownik Ireneusz Szelaąg. Dopytywany przez Romana Osicę, czy analiza biegłych dotyczy tylko chwili uderzenia o ziemię, doprecyzował, że chodzi jedynie o moment zderzenia samolotu.

A to oznacza, że nie ma żadnych dowodów na to, że gen. Błasik nie pilotował samolotu **chwilę wcześniej** (1), a tym bardziej nie jest to dowód na to, że generała nie było w kokpicie.

(1) Zwraca uwagę szczególny upór redaktora Osicy w próbie imputowania gen. Błasikowi pilotowania samolotu.

Roman Osica jest m.in. współautorem książek „Polowanie na prezydenta Rozmowa z J.Karnowskim”, „Janusz Kaczmarek. Cena władzy”. Znajduje się w grupie dziennikarzy o której b.minister Janusz Kaczmarek przed sejmową komisją ds służb specjalnych mówił, że była inwigilowana przez ministra Zbigniewa Ziobro.

<http://www.press.pl/press/pokaz.php?id=1437>

**Zamachu nie było. Jestem pewny w stu procentach**, wp.pl, 05.01.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1329,title,Zamachu-nie-bylo-Jestem-pewny-w-stu-procentach,wid,13008952,komentarz.html?ticaid=1b8f2>

A.Niesłuchowska: Jeśli mowa o naciskach, płk Robert Latkowski mówił ostatnio w Radiu Zet, że działania generała Błasika, który był na pokładzie tupolewa, były nieracjonalne, że było coś na rzeczy, skoro naruszał regulamin. Być może – jak mówi płk Latkowski - chodziło o względy osobiste lub zawodowe związane np. z awansem. To zresztą ma pewne odzwierciedlenie w stenogramach, rozmawiali o tym piloci. Co pan na to?

**E.Klich: Na to nie ma bezpośrednich dowodów**, bo nie wszystko udało się odczytać z zapisów rozmów w kabinie. Jedyne, co mogę powiedzieć, to to, że gen. Błasik nie powinien znaleźć się w kabinie, a jeśli już, to powinien zrobić to po to, by na odpowiedniej wysokości zareagować, nakazać przerwanie podejścia.

**Sprawa ponadpolityczna, z Antonim Macierewiczem rozmawia Jacek Przybylski**, Rzeczpospolita, 22-11-2010

<http://www.rp.pl/artukul/2,567850.html>

J.P.: Według mediów rosyjscy śledczy wskazują w raporcie, że odpowiedzialność leży głównie po stronie polskich pilotów.

A.M.: W ciągu ostatnich siedmiu miesięcy wielu dziennikarzy upowszechniało rosyjskie informacje. Jakby nie zdawali sobie sprawy, iż stają się narzędziem propagandy jednej strony. Do dzisiaj żaden z tych dziennikarzy nie wytłumaczył się z bezzasadnej, okrutnej dla rodziny kampanii medialnej skierowanej przeciwko generałowi Błasikowi. Pana pytanie odnosi się do podobnej sytuacji. Rosjanie już pierwszego dnia przesądzieli, że to Polacy są winni. Część mediów pomaga im w propagowaniu tego stanowiska.

J.P.: Twierdzi pan, że przecieki do mediów o kobiecym głosie w kabinie pilotów, braku doświadczeniu pilotów czy generale Błasiku, który miał w krytycznym momencie siedzieć za sterami, były częścią celowej akcji dezinformacyjnej?

A.M.: Pana opis przebiegu tej akcji dezinformacyjnej jest bardzo trafny.

**Rosjanie nie mogą dyktować, co powinien robić generał Błasik**, wywiad z Ewą Błasik, Nasz Dziennik, 13.12.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101213&typ=po&id=po51.txt>

Odmówiłam wywiadu dziennikarce TVN24, która zajmuje się tą katastrofą, bo na podstawowe pytanie - dlaczego TVN24 rzucił mojego męża wszystkim na pożarcie, kierując pod jego adresem bezpodstawne oskarżenia, ta z rozbrajającą szczerością odparła wprost, że zasugerowali im to Rosjanie.

**Klich: Wypowiedzi szefowej MAK kompromitujące i polityczne**, wypowiedź Bogdana Klicha w programie Moniki Olejnik, Radio Zet, 14.01.2011

<http://www.tvn24.pl/-1,1689463,0,1,klich-wypowiedzi-szefowej-mak-kompromitujace-i-polityczne,wiadomosc.html>



Pytany, czy obecność w kabinie pilotów gen. Andrzeja Błasika była złamaniem dyscypliny, Klich odpowiedział, że "nie było to złamaniem przepisów, bo w owym czasie takich przepisów nie było", zostały wprowadzone dopiero po katastrofie smoleńskiej.

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011,

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

zawiera informację że w badaniu krwi gen. Błasika stwierdzono obecność 0,6 promila alkoholu etylowego, i że nie stwierdzono obecności alkoholu w wątrobie (określono to jako „lekki stopień zatrucia alkoholowego”). MAK wysnuł stąd wniosek, że gen. Błasik spożywał alkohol w czasie lotu do Smoleńska (2). Informacja ta, której strona polska nie jest w stanie sprawdzić (badanie było robione bez udziału polskich specjalistów, nie otrzymali oni też próbek ani dokumentów z badania aż do dnia ogłoszenia ostatecznego Raportu MAK), jest osią medialnej narracji którą upubliczniła strona rosyjska także w krajach UE i NATO.

Jest to fragment kampanii dyskredytującej Wojsko Polskie w Sojuszu Północnoatlantyckim, której celem jest rozluźnienie związków Polski z NATO.

Pomimo że wdowa po gen. Błasiku wystąpiła 13.01.2011 z dramatycznym apelem o obronę honoru oficerów Wojska Polskiego, w tym jej męża, Tusk zapytany podczas konferencji prasowej tego samego dnia czy ma zamiar przeprosić ją za pojawienie się w obiegu publicznym narracji o „pijanym polskim generale, zmuszającym pilotów do lądowania” zignorował pytanie i nie udzielił na nie odpowiedzi. Premier w czasie konferencji prasowej nie próbował nawet bronić dobrego imienia generała, korzystając choćby z danych zawartych w polskich Uwagach do Raportu końcowego MAK (3).

<http://www.rp.pl/artykul/2,593295-Ewa-Blasik--nie-ma-dowodow-na-alkohol-w-krwi-meza.html>

<http://www.tvn24.pl/-1,1689368,0,1,zaskoczyl-mnie-poziom-bezczelnosci,wiadomosc.html>

**Rosjanie atakują wdowę po gen. Błasiku**, Dziennik, 18.02.2011

[http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/322690,rosjanie-atakuj-wdowe-po-gen-blasiku.html?](http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/322690,rosjanie-atakuj-wdowe-po-gen-blasiku.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+(RSS+-+Dziennik))

[utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+\(RSS+-+Dziennik\)](http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/322690,rosjanie-atakuj-wdowe-po-gen-blasiku.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+(RSS+-+Dziennik))

"Wdowa przestraszyła się szczegółów" - tak dziennik "Izwestija" tytułuje swój tekst, informujący o prośbie Ewy Błasik, wdowy po generale Andrzeju Błasiku, o usunięcie ze strony internetowej MAK dokumentacji z sekcji zwłok jej męża.

Według "Izwestii", "wdowa po dowódcy próbowała wpłynąć na MAK za pośrednictwem samego premiera Polski Donalda Tuska, jednak ten najwyraźniej nie wsłuchał się w argumenty pani Błasik". "Wówczas przeszła ona do ofensywy za pośrednictwem prasy" - zauważa dziennik.

"Już pierwsze rezultaty badania pokazały, że generał Błasik do samego końca znajdował się w kabinie pilotów. Przypuszcza się nawet, że Błasik mógł siedzieć w fotelu II pilota. W każdym razie - jak twierdzą polscy dziennikarze - miał taki zwyczaj. Bez względu na to, jak było naprawdę, piloci 36. pułku specjalnego polskich sił powietrznych czuli psychologiczną presję z powodu obecności swojego zwierzchnika" - wskazują "Izwestija".

Wbrew temu, co utrzymują "Izwestija", eksperci rosyjscy ponad wszelką wątpliwość ustalili, że generał Błasik nie siedział na miejscu któregośkolwiek z członków załogi Tupolewa.

**Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.138

Strona polska nie miała dostępu do dokumentacji z badań sądowo-lekarskich załogi i pasażerów statku powietrznego, wraz z wynikami badań toksykologicznych.

(2) **Ekspert: Błasik niekoniecznie pił**, Rzeczpospolita, 12.01.2011

<http://www.rp.pl/artykul/2,593062.html>

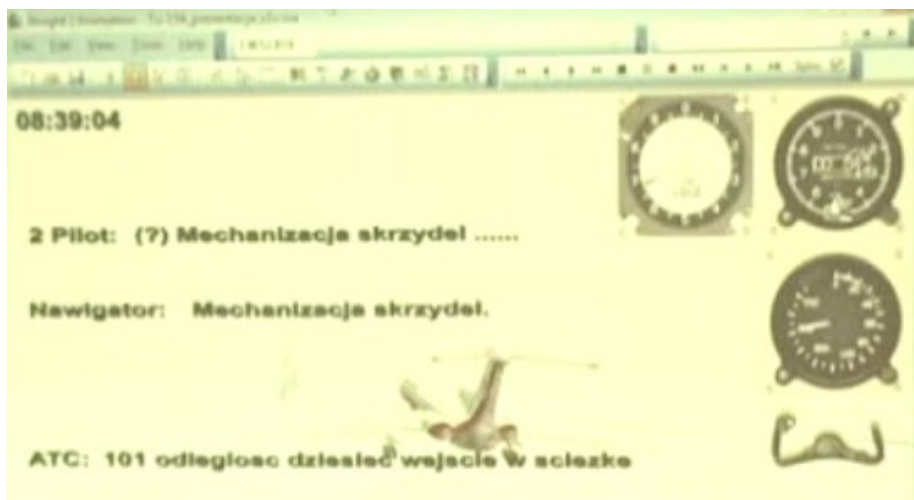
Prof. Karol Śliwka, kierownik Zakładu Medycyny Sądowej UMK w Toruniu – Collegium Medicum im. Rydygiera w Bydgoszczy:

Jeżeli badanie wskaże stężenie alkoholu do 1 promila, to jego wynik jest niemiarodajny. W takiej sytuacji alkohol mógł powstać endogennie, czyli znajdować się w organizmie denata pomimo że przed śmiercią nie spożywał alkoholu.

(3) *Trudno przypuszczać, aby Tusk nie znał wcześniejszych ustaleń Komisji Millera, w tym faktu, że znajdująca się w opracowanym przez MAK dokumencie „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, informacja jakoby gen. Błasik ok. 2 minut przed katastrofą wypowiedział zdanie „Mechanizacja skrzydła jest przeznaczona do (...),” została w całości zakwestionowana w analizie opracowanej przez Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie.*

Tym samym została obalona najpoważniejsza poszlaka, na podstawie której MAK zbudował narrację dotyczącą obecności generała w kabinie pilotów tuż przed katastrofą.

W rzeczywistości słowa „mechanizacja skrzydła” były częścią checklista i zostały wypowiedziane najpierw przez 2 pilota, a później potwierdzone przez nawigatora. Zostało to upublicznione na prezentacji Komisji Millera (poniżej: fotografia z prezentacji transkrypcji rozmów w kabinie, godz 8:39:04).



[http://www.youtube.com/watch?v=sfJT34eoQBI&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=sfJT34eoQBI&feature=player_embedded)  
12'33"

**Klich sam wchodził do kokpitu**, *Nasz Dziennik*, 05-06.2011, Z gen. Waldemarem **Skrzypczakiem** rozmawia Paulina Jarosińska

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110205&typ=po&id=po51.txt>

- Klich powiedział, że nie przesadza o roli gen. Andrzeja Błasika na pokładzie tupolewa, który rozbił się na Siewiernym, jak również zapewniał, że od pogrzebu bronił jego honoru. Czy pamięta Pan konkretne oświadczenia ministra obrony narodowej, oprócz wypowiedzi tuż po ogłoszeniu raportu MAK, które można określić, jako obronę honoru generała?

- Nie pamiętam czegoś takiego. Proszę pani, po pierwsze - nie można ferować dziś żadnych wyroków i wmawiać opinii publicznej, że gen. Błasik naciskał na pilotów. Po drugie - obecność dowódcy sił powietrznych w kabinie pilotów nie powinna być żadnym novum dla Bogdana Klicha, ponieważ minister nieraz latał z dowództwem i doskonale wie, że takie sytuacje się zdarzały. Sam byłem świadkiem kilku sytuacji, w których minister widział, że generałowie wchodzi do kokpitu. Nie reagował wówczas, ponieważ dla nikogo nie było to czymś dziwnym.

- A czy zdarzało się, że sam minister Klich wchodził do kokpitu? Czy był Pan świadkiem takiej sytuacji?

- Najprawdopodobniej wchodził. Jeśli dobrze pamiętam, to było tak, gdy leciliśmy do Afganistanu. Powtórzę: takie sytuacje nikogo nie dziwiły. Wchodził również generał Błasik i nie może być mowy o tym, że było to coś nadzwyczajnego albo że powodowało to jakieś napięcia.

**Nawet szympans nie przyczyniłby się do tragedii Tu-154**, *wp.pl*, 17.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Nawet-szympan-sie-przyczynilby-sie-do-tragedii-Tu-154,wid,13141614,wiadomosc.html>

polska prokuratura wojskowa, badająca okoliczności katastrofy wykluczyła, by generał Błasik był obecny w kokpicie.

**Generała nie było w kokpicie**, *Nasz Dziennik*, 18.02.2011

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110218&typ=po&id=po01.txt>

Generała Andrzeja Błasika, dowódcy Sił Powietrznych RP, nie było w kokpicie rządowego Tu-154M, który rozbił się na Siewiernym. W rosyjskich aktach śledztwa smoleńskiego nie ma dowodów potwierdzających moskiewską hipotezę - jak ustalili "Nasz Dziennik", takie są wyniki kwerendy akt przeprowadzonej przez polskich prokuratorów: ppłk. Karola Kopczyka i mjr. Jarosława Seja. Wyniki ich pracy zostaną zaprezentowane na dzisiejszej konferencji prasowej w Warszawie. Mając świadomość wiedzy, jaką pozyskali w Moskwie polscy śledczy, Rosjanie urządzili wczoraj medialny show, próbując reanimować tezy Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego.

*Wbrew przypuszczeniom mediów, na konferencji prasowej w dniu 18.02.2011 prokuratorzy nie przedstawili żadnych nowych informacji dotyczących obecności gen. Błasika w kokpicie. Tym samym nie potwierdzono ustaleń „Naszego Dziennika”.*

**Nie ma dowodów na obecność w kokpicie**, z Jarosławem Buczyłą, bratem Ewy Błasik rozmawia Piotr Czartoryski-Sziler, *Nasz Dziennik*, 19.02.2011

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110219&typ=po&id=po08.txt>

Obludni politycy i tzw. samozwańczy eksperci, którzy na tej tragedii chcą zaistnieć medialnie i przytaczają kłamliwe, oderwane od rzeczywistości informacje, niepotwierdzone dowodami, muszą się liczyć z tym, że my jako rodzina będziemy wytaczać im sprawy sądowe.

**NATO Air Commander Ramstein Unveils Memorial for Late Polish Air Chief**

<http://www.airn.nato.int/press/2010/news2010.htm>

Ramstein, 8 September 2010. Earlier today, General Roger A. Brady, Commander, Allied Air Command Ramstein, accompanied by his wife Litha, dedicated a memorial to the late Commander of the Polish Air Force, General Andrzej Błasik

“I truly appreciated the determination of General Błasik as he was a faithful friend and true ally in our efforts to advance Air Power for NATO,” said General Brady, “the relationships he forged throughout NATO, and especially the United States Air Force, continue to bear fruit for the Alliance and for our nations.”

**Dowódca lotniczy NATO w Ramstein odsłonił miejsce pamięci polskiego Dowódcy Wojsk Lotniczych**

<http://www.airn.nato.int/press/2010/news2010.htm>

Ramstein, 8 września 2010. W godzinach porannych, gen. Roger A.Brady, Dowódca Sojuszniczych Sił Powietrznych w Ramstein, w obecności małżonki, odsłonił miejsce pamięci Dowódcy polskich Sił Powietrznych, Gen. Andrzeja Błasika

„Bardzo cenilem determinację generała Błasika, który był wiernym przyjacielem i prawdziwym sojusznikiem w naszych wysiłkach dla rozwoju sił powietrznych NATO. Kontakty, które nawiązał w NATO, a szczególnie w siłach powietrznych USA nadal przynoszą owoce dla Sojuszu i naszych narodów”.



## CHARAKTER LOTU

**Wyjaśnienia Edmunda Klicha ws katastrofy cz.2- TERAZ MY -24.05.2010**

<http://www.youtube.com/watch?v=xbibQLCot5I&feature=related>

-Według naszych ocen ten samolot był traktowany jak samolot lotnictwa cywilnego, a w lotnictwie cywilnym kontroler nigdy nie wydaje takich zdecydowanych komend, to są zasady wojskowe że kierownik lotów mówi zabraniam, przejście na drugie zajęcie i tak dalej, prawda, więc no tu jest troszeczkę pomieszanie, bo lotnisko wojskowe, załoga wojskowa ale wioząca ważne osoby w państwie traktowana jako samolot cywilny, według procedur cywilnych, i tutaj to są takie niuanse które będą musiały być szczegółowo wyjaśnione.

**E.Klich:** Kluczowa sprawa - kwalifikacja lotu "Polska The Times".PAP, 2010-09-23

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,81048,8414129,\\_Polska\\_The\\_Times\\_E\\_Klich\\_Kluczowa\\_sprawa\\_kwalifikacja.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,81048,8414129,_Polska_The_Times_E_Klich_Kluczowa_sprawa_kwalifikacja.html)

- Rosjanie uznali, że lot z 10 kwietnia operował jako cywilny. Natomiast my uważamy, że ostatnia część lotu powinna być zakwalifikowana jako operacja wojskowa, i takie też procedury powinny obowiązywać tego dnia w Smoleńsku, oświadczył Klich. - Jeżeli przyjmiemy, że był to lot cywilny - jak chcą Rosjanie - to w takim przypadku całość odpowiedzialności spada na pilotów. To oni podejmują decyzję o lądowaniu, a wieża jest zobowiązana dostarczyć komplet informacji. W przypadku lotów wojskowych - w zależności od obowiązujących procedur - których, przypomnę, cały czas nie posiadamy, odpowiedzialność kontrolera ruchu zwiększa się.

Wypowiedź min. **Jerzego Millera**

<http://www.tvn24.pl/-1,1674990,0,1,miller-lot-do-smolenska-by-lotem-cywilnym,wiadomosc.html>

Pomiędzy Rosją a polską komisją wyjaśniającą okoliczności katastrofy smoleńskiej nie ma sprzeczności w kwestii, jaki charakter miał ten przelot - oświadczył szef MSWiA Jerzy Miller. I dodał: - To był lot cywilny. Szef MSWiA nie ma wątpliwości, że o charakterze lotu nie decyduje właściciel samolotu, tylko cel przelotu. - A celem tego lotu było przewiezienie konkretnych osób, w związku z tym miał on charakter lotu pasażerskiego. Wobec tego nie ma między nami sprzeczności - powiedział Miller.

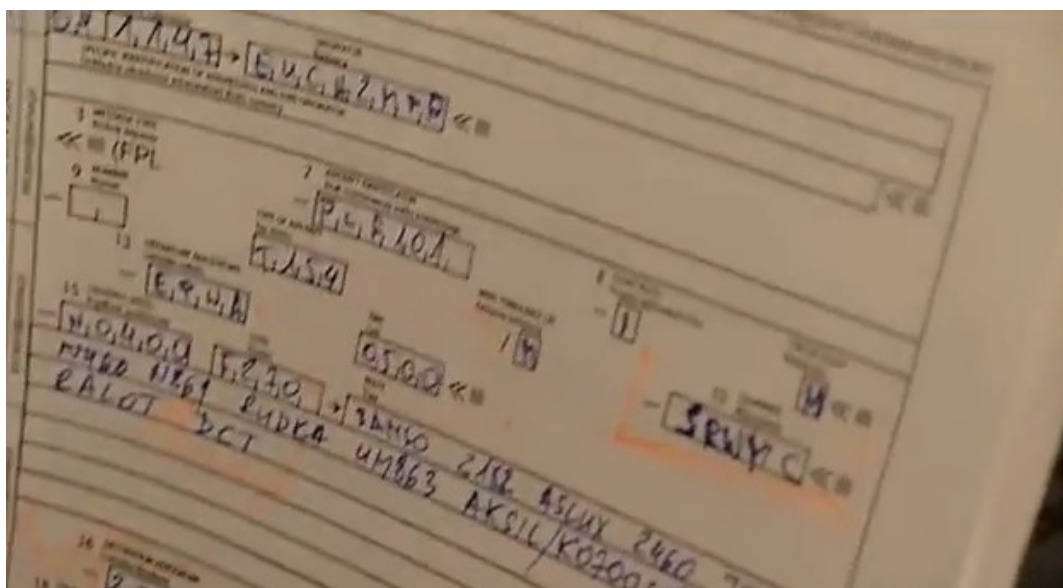
Konferencja prasowa **A.Macierewicza** z dn.01.10.2010

[http://polityczni.pl/macierewicz\\_o\\_katastrofie\\_smolenskiej,audio,50,5345.html](http://polityczni.pl/macierewicz_o_katastrofie_smolenskiej,audio,50,5345.html)

Dokument (wytworzony przez -przyp. M.D.) MSZ- wysłany do Moskwy claris mówiący o locie samolotu wojskowego wiozącego prezydenta Kaczyńskiego (identyczny jak przed wylotem premiera Tuska). Oba były uzgodnione z Moskwą i oba zostały przez Moskwę zaaprobowane.

**Plan lotu Tu-154M, 10.04.2010, TVN24, materiał P.Świerczka**

[http://il.youtube.com/watch?v=7b0\\_L8pvZ2c](http://il.youtube.com/watch?v=7b0_L8pvZ2c)



Lot o symbolu PLF-101-I-M (Papa Lima Foxtrot-101-I-Military)

wg Planu Lotu posiada status Military- wojskowy

**Smoleńsk 10/04. To naprawę jest "śledztwo". Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, wpolityce.pl, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokują\\_i\\_straszą.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokują_i_straszą.html)

Poza tym, jak był problem dyskutowany tego lotu wojskowego cywilnego bo to była taka dyskusja, Rosjanie nam przedstawili swoją opcję, no i z tego jasno wynikało i to chyba powiedział nawet Morozow, że tutaj to zdejmuje

całkowitą odpowiedzialność ze strony rosyjskiej, jeśli chodzi o kierowanie lotami, natomiast pełnia decyzji należała do załogi TU. No i na tę dyskusję chciałem ściągnąć specjalistów z mojej komisji i także Millera, no to nie dostałem na to zgody.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-6>

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-7>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Bo dostałem informację od sekretariatu pana ministra Grabarczyka, że mam natychmiast jechać na Okęcie, o godzinie 15 jest start, i polecę z panem... 15.30 chyba... z panem premierem Tuskiem do Smoleńska. Ponieważ byłem trochę wcześniej i wcześniej był planowany jak-40 bez pana premiera, i ten organizator mówi, to niech pan leci od razu, bo są miejsca, potem może być kłopot. Zresztą potem, jak żeśmy zobaczyli embraera, mówimy na pewno nie polecą do Smoleńska, bo wiadomo embraer cywilny nie może na wojskowym lądować. (...)

Jeśli chodzi o ten spór o rodzaj lotu. Na spotkaniu już nie pamiętam, kiedy ale to gdzieś koło miesiąca temu było z panem ministrem Arabskim i z panem ministrem Millerem, pan minister Miller... zresztą i jego doradcy, bo mam na piśmie jednego z jego doradców... raczej jego członków komisji, a moich doradców specjalistę od przelotu, który określa, że ten lot tam do pewnego momentu mógł być traktowany jako cywilny, a później powinien być wojskowy. I pan minister Miller tą opcję też forsował. I ja znając takie stanowisko, bardzo twardo stawiałem... byłem za tą opcją w rozmowach ze stroną... z MAK-iem. No, nagle potem z mediów się dowiedziałem, że pan minister ma inne zdanie na ten temat, że to jest lot cywilny, bo to medialnie było podane. Byłem trochę zaskoczony, no bo jakaś niespójność tu wyszła, więc...

Ale ja utrzymuję dalej... Dlaczego ja uważam, że jednak w ostatniej fazie lotu, szczególnie bo ta ostatnia faza jest interesująca, jak leciał nad Białorusią to nie jest interesujące z punktu przyczyn, prawda uważam, że to był wojskowy. Chociaż MAK przekonywał mnie, podając argumenty z AIP-u, że... to jest tej Informacji Powietrznej Federacji Rosyjskiej, że to był lot cywilny, powinien być potraktowany. Ale dlaczego ja uważam, że wojskowy? Po pierwsze, żeby był cywilny, to powinny mieć załogi licencję cywilną, prawda a nie miały takiej licencji ani nasze załogi. Dalej, żeby kontrolerzy mogli kierować lotem cywilnym, to muszą mieć też licencję kontrolerów cywilnych. Dalej, lotnisko było wojskowe, nie było w AIP-ie, więc no... Ja, jako badacz, i także ekspert... mój doradca i ekspert z komisji pana ministra Millera twierdzi tak. *[głos z sali]*

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Nie wiem, bo potem na ten temat nie rozmawiałem już. Nie, jeszcze było spotkanie. Pan minister Miller powiedział, że ma takie argumenty, że on to udowodni, ale już nie wiedziałem, który będzie udowadniał, czy ten cywilny, czy ten wojskowy, bo tak nie wyszło tego jasno z tego.

**Wyjaśnienia Jerzego Millera na posiedzeniu sejmowej komisji obrony narodowej, 27.10.2010**

<http://tvp.info/wiadomosci/wideo/27102010-1930/2926747>

pos. **Ludwik Dorn**: Czy Pan podtrzymuje swoje stwierdzenie sprzed niejakiego czasu, że lot miał charakter czysto cywilny?

**Jerzy Miller**: Nie dam się namówić na dyskusję o sprawach pobocznych (1) po to żeby, żeby zejść z tematu podstawowego.

**Klich: Miller zmienił zdanie ws. charakteru lotu, Rozmowa Rymanowskiego, 29.09.2010**

<http://www.tvn24.pl/11651,3,rozmowa.html>

- Spotkaliśmy się z ministrem Jerzym Millerem przed moim wylotem do Moskwy. Wtedy pan minister określił, że jest to lot wojskowy, że to jest jego ocena - powiedział pułkownik Edmund Klich w programie "Rozmowa Rymanowskiego" w TVN24. Czy w takim razie Miller zmienił zdanie? - Według mojej oceny tak. Wtedy powiedział "wojskowy". O tym, że mówi, że to jest lot cywilny, dowiedziałem się z mediów (2) - stwierdził polski akredytowany przy Międzypaństwowym Komitecie Lotniczym.

- Według mojej oceny minister zmienił zdanie, ale nie wiem, czym to było spowodowane – mówił Klich. Dodał, że przy rozmowie z Millerem była wtedy jeszcze jedna osoba.

- Kwalifikacja lotu ma kluczowe znaczenie dla wyjaśnienia okoliczności katastrofy (1)- mówił wtedy Klich i w czwartek, w programie "Rozmowa Rymanowskiego" w TVN24 podtrzymał tę opinię.

**Konwencja a status lotu, Nasz Dziennik, 27.10.2010, z prof. Markiem Żyliczem, ekspertem z zakresu międzynarodowego prawa lotniczego, wykładowcą w Wyższej Szkole Handlowej w Radomiu, rozmawia Anna Ambroziak**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101027&typ=po&id=po41.txt>

P: Według płk. Edmunda Klicha, lot do Smoleńska z 10 kwietnia miał status cywilny, a w ostatniej fazie - wojskowy. A przecież piloci mieli licencje wojskowe, a nie cywilne, plan lotu zawierał informację "M" - military, na pokładzie byli generałowie NATO...

O: Rzeczywiście nie rozstrzygnięto do końca tej sprawy. Ale postąpiono tak, jakby to był lot cywilny, ponieważ uznano za celowe zastosowanie konwencji chicagowskiej.

P: Dlaczego?

O: Widocznie nie było czasu na dyskusje i uzgadnianie tej sprawy, która mogła nasuwać wątpliwości co do znaczenia "służby" i zadań, do których samolot był użyty.

*Wyboru konwencji chicagowskiej dokonał w rozmowie telefonicznej z Edmundem Klichem 10.04.2010 wiceprzewodniczący MAK, gen. Morozow. Klich bez dyskusji i konsultacji z władzami polskimi tę decyzję przyjął. Por. rozdział „Podstawy prawne śledztwa”.*

**Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi**, TVN24.pl, 23.09.2010

<http://www.tvn24.pl/0,1674784,0,1,rosyjscy-kontrolerzy-cywilni-czy-wojskowi,wiadomosc.html>

Jakie znaczenie dla wyjaśnienia katastrofy ma ustalenie czy lotnisko Siewiernyj miało charakter wojskowy, czy cywilny? To pytanie zadaliśmy Naczelnej Prokuraturze Wojskowej.

- To ma niezwykle istotne znaczenie dla biegu polskiego śledztwa (1). Mimo że Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie dysponuje pewnymi dowodami w tym zakresie, to są one niewystarczające do jednoznacznego określenia statusu lotniska Siewiernyj, jak też wynikających z tego konsekwencji. Niezbędne wydaje się w tym zakresie uzyskanie danych, o które Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie zwróciła się do Prokuratury Federacji Rosyjskiej w jednym z wniosków o pomoc prawną, który do chwili obecnej nie został zrealizowany – odpowiedział tvn24.pl pułkownik **Zbigniew Rzepa**.

(1) Zarówno E.Klich, jak i prokurator wojskowy zaprzeczają tezie min.Millera o braku wagi kwalifikacji lotu i lotniska dla wyjaśnienia okoliczności katastrofy. W tym kontekście dodatkowego znaczenia nabiera zmiana zdania w kwestii kwalifikacji lotu przez min.Millera na tożsame z prezentowanym w stanowiskach MAK stanowiskiem jednoznacznie niekorzystnym dla strony polskiej.

(2) Rzeczniczka Komisji Europejskiej ds. transportu Helen Kearns na początku grudnia 2010 stwierdziła, że w rozumieniu Komisji Europejskiej lot Tu-154M był lotem wojskowym, ponieważ „samolot był prowadzony przez wojskowe siły powietrzne.”

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8765233,Macierewicz\\_do\\_premiera\\_\\_Wlaczyc\\_ekspertow UE\\_w\\_badanie.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8765233,Macierewicz_do_premiera__Wlaczyc_ekspertow UE_w_badanie.html)

**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku**, Rebelya.pl

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

Pytanie śledczego (I.Szeląga) do **Plusnina P.W.** : Do jakiego typu lotnisk zalicza się lotnisko „Siewiernyj”?

Odpowiedź Plusnina P.W. : Lotnisko „Siewiernyj” wchodzi w skład państwowego lotnictwa i należy do Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej.

*Tezy ministra Millera o cywilnym charakterze lotu nie zostały potwierdzone w polskich Uwagach do Raportu MAK.*

**Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.97

Zdaniem strony polskiej, lot samolotu Tu-154M nr boczny 101 w dniu 10 kwietnia 2010 r. powinien być traktowany jako lot wojskowy (...)

## MINIMA, WYPOSAŻENIE I OŚWIETLENIE LOTNISKA, OBOWIĄZUJĄCE PROCEDURY

*Прощание со знаменем Летчики покинули аэродром "Северный", Российская газета, Дмитрий Раичев, 22.10.2009*

<http://www.rg.ru/2009/10/22/reg-roscentr/proshanie.html>

5 октября войсковая часть официально прекратила свое существование. (...) на днях в Смоленске со своим знаменем попрощался личный состав 103-го гвардейского Красносельского Краснознаменного авиационного военно-транспортного полка имени Валентины Гризодубовой.

Отвечать за аэродром "Северный" будет авиационная комендатура. Сейчас взлетно-посадочные полосы находятся в прекрасном состоянии, что доказывает хотя бы тот факт, что именно "Северный" до недавних пор принимал самолеты с государственными делегациями, посещающими Смоленск. Теперь это стало невозможным - до тех пор, пока не будет определен новый хозяин аэродрома. У гражданских властей есть предложения, касающиеся дальнейшего использования аэродрома "Северный" - использовать его как часть инфраструктуры логистического центра, который планируется создать под Смоленском. Но определить судьбу аэродрома предстоит министру обороны.

**Pożegnanie ze sztandarem. Lotnicy opuścili lotnisko „Siewiernyj”**, *Rossijskaja gazeta*, Dmitrij Rajczew, 22.10.2009  
<http://www.rg.ru/2009/10/22/reg-roscentr/proschanie.html>

5 października jednostka wojskowa oficjalnie przestała istnieć. (...) w ostatnich dniach w Smoleńsku ze swoim sztandarem pożegnał się personel 103 Gwardyjskiego Pułku Lotnictwa Transportowego im. Walentyny Grizodubowej, odznaczonego Orderem Czerwonego Sztandaru.

Odpowiedzialne za lotnisko "Północny" zostanie dowództwo lotnicze. Teraz pasy startowe są w doskonałym stanie, czego dowodzi fakt, że "Północny" do niedawna przyjmował samoloty z delegacjami rządowymi, odwiedzającymi Smoleńsk. Teraz stało się niemożliwe - tak długo, jak nie ma określonego nowego gospodarza lotniska. Władze cywilne sugerują aby dalej wykorzystywać lotnisko "Północny" - by używać je jako część infrastruktury centrum logistycznego, które ma powstać w pobliżu Smoleńska. Ale rozstrzygać o losach lotniska będzie Ministerstwo Obrony.

**Авиакатастрофа под Смоленском: "Их убил туман"**, 10.04.2010  
<http://komi.kp.ru/daily/24471/630340/>

Командование Военно-Воздушных сил России мгновенно отреагировало. Замглавкома ВВС генерал-лейтенант Сергей Разыграев заявил, что катастрофа Ту-154, на борту которой находилась польская делегация во главе с президентом страны, не связана с качеством аэродрома "Северный" под Смоленском.

- "Аэродром "Северный" - первого класса, и я не думаю, что эта катастрофа каким-то образом связана с ним (с аэродромом - ВБ). Информация по этому поводу достаточно скудная, и делать какие-то выводы пока рано, - сказал генерал.

**Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem; zabiła ich mgła**, 10.04.2010  
<http://komi.kp.ru/daily/24471/630340/>

Dowództwo Sił Powietrznych Rosji natychmiast zareagowało. Zastępca dowódcy sił powietrznych generał lejtnant Siergiej Razygrajew powiedział, że katastrofa Tu-154 z polską delegacją pod przewodnictwem prezydenta, nie jest związana ze stanem lotniska Siewiernyj pod Smoleńskiem.

-lotnisko Siewiernyj to lotnisko klasy pierwszej, i nie sądzę, że ta katastrofa jest w jakiś sposób z nim związana (z lotniskiem - WB). Informacje o niej są raczej skąpe, i jest za wcześnie żeby wyciągać jakiegokolwiek wnioski - powiedział generał.

**Forum smoleńskie**  
<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=280>  
 369 » 10 anp 2010, 12:30

У меня родственник - майор расформированного полка... Я не хочу писать, Что происходило на Северном осенью, зимой и сейчас.. Но то что Это повлияло на безопасность полёта - ОДНОЗНАЧНО!!!

369 » 10 anp 2010, 12:30

Mam kuzyna - majora rozwiązanego pułku ... Nie chcę pisać co się stało na Siewiernym jesienią, zimą, i teraz ... Ale że to miało wpływ na bezpieczeństwo lotów - jednoznacznie!

**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku**, *Rebelya.pl*  
[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)  
 Pytanie śledczego (I.Szeląga) do **Plusnina P.W.** : Jakie techniczne wyposażenie do przyjmowania samolotów posiadało lotnisko w dniu 10.04.2010 roku?

**Odpowiedź Plusnina P.W.** : Lotnisko „Siewiernyj” w dniu 10 kwietnia 2010 roku było wyposażone w kursie lądowania 259 dalekimi i bliskimi naprowadzaczami. W kursie lądowania 79 naprowadzaczy nie ma. Lotnisko wyposażone jest w radiolokacyjny system lądowania RSP-6/M2. W kursie lądowania 259 znajduje się oprzyrządowanie techniki świetlnej ss-1. W kursie lądowania 79 oprzyrządowania techniki świetlnej nie ma. Innych środków technicznych nie ma. Na stanowisku wydawania komend znajduje się radiostacja P-861. W przypadku pogorszenia warunków meteorologicznych istnieje możliwość zainstalowania dodatkowego oprzyrządowania techniki świetlnej w postaci 2-ch

reflektorów do lądowania, które ustawia się na początku pasa lądowania po lewej i prawej stronie w odległości 10 metrów od pasa bocznego, z ukierunkowaniem promienia świetlnego w stronę podchodzącego do lądowania samolotu, pod kątem 3 stopni. W dniu 10 kwietnia, około godziny 9.20, dokładnego czasu nie mogę podać, w związku z pogorszeniem warunków meteorologicznych, wyżej wymienione reflektory zostały nastawione.

*Pytanie śledczego (I.Szeląga) do Plusnina P.W.* : Jakie są minimalne warunki meteorologiczne dopuszczalne do lądowania samolotu typu TU-154 na lotnisku „Siewiernyj”?

*Odpowiedź Plusnina P.W.* : Minimalne warunki lotniska „Siewiernyj” z kursem lądowania 259 są następujące: dolna granica chmur nie niż niż 100 metrów przy widoczności nie mniej niż 1000 metrów.

### **РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М**

#### **Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie**

Dla lądowania w trybie OSP+RSP (PAR + 2xNDB) minima samolotu wynoszą 1200x100m.

*Nie mógł lądować w takiej mgle, Rzeczpospolita, 10.05.2010, Autorzy: Izabela Kacprzak, Piotr Kubiak*

[http://www.rp.pl/artukul/473346\\_Nie\\_mogl\\_ladowac\\_w\\_takiej\\_mgle.html](http://www.rp.pl/artukul/473346_Nie_mogl_ladowac_w_takiej_mgle.html)

Kpt. **Grzegorz Pietruczuk** z 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego zastrzegł, że pilot miał prawo wykonać próbę podejścia do lądowania, by się przekonać, jakie są warunki.

Kapitan **Arkadiusz Protasiuk** od prawie dwóch lat miał uprawnienia do wykonywania lotów dyspozycyjnych i treningowych na samolocie Tu-154 M z lewego fotela (jako dowódca załogi) w dzień. Mógł lądować w pięciu ściśle określonych przypadkach:

- z wykorzystaniem ILS (system naprowadzania): podstawa chmur – 60 m, widzialność – 800 m (ILS był w Tu-154, nie było go na lotnisku Siewiernyj)

- z systemem PAR (radar precyzyjnego podejścia) i podwójnym NDB (system naprowadzania przez radiolatarnie): podstawa chmur 100 m i widzialność 1200 m

- przy użyciu PAR: chmury 120 m, widzialność 1500 m

- podwójny NDB: chmury 120 m, widzialność 1800 m

- jeden NDB – chmury 250 m, widzialność 4000 m.

*Pilot prezydenckiego samolotu Tu-154 miał wymagane uprawnienia, IAR, 10.05.2010*

<http://www.tvs.pl/informacje/24410/>

Pilot prezydenckiego samolotu Tu-154 miał wymagane uprawnienia do lotu maszyną w dniu katastrofy - zapewnia rzecznik Sił Powietrznych, podpułkownik Robert Kupracz. Jest to odpowiedź na doniesienia "Rzeczpospolitej", która sugeruje, że major Arkadiusz Protasiuk nie miał uprawnień do lądowania we mgle 10 kwietnia.

"W dniu katastrofy informacje o pogodzie były takie, że major Protasiuk mógł pilotować samolot jako jego dowódca" - powiedział Robert Kupracz. Jak mówił, informacje dziennika to spekulacje.

Podpułkownik Robert Kupracz wyjaśnił też, że przed zatwierdzeniem załogi do danego lotu, sprawdza się trzy zasadnicze czynniki - tak zwane minimum dla samolotu, które określa w jakich warunkach i w jakiej konfiguracji sprzętowej na lotnisku można wykonać manewr lądowania. Kolejne to minimum pilota oraz minimum lotniska. W przypadku lotniska pod Smoleńskiem, mógł on przyjmować samolot TU 154M - zaznaczył rzecznik, a major Protasiuk miał uprawnienia wykonywania lotów na tym samolocie. "Jego minimum pokrywało się z ograniczeniami maszyny" - zaznaczył.

*Katalog polskich błędów, Rzeczpospolita, 31.12.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka*

<http://www.rp.pl/artukul/586627.html>

Podczas lotu łamane były: instrukcja pilotowania tupolewa oraz instrukcja Head (dotycząca przewożenia VIP-ów). Zgodnie z ostatnią lot nie może być wykonywany poniżej warunków do startu i lądowania ustalonych dla pilota, samolotu i lotniska. Znaczy to, że tupolew nie miał prawa podchodzić do lądowania przy tak złej pogodzie.

*"Za a nawet przeciw" w Programie 3 Polskiego Radia, 26.05.2010, (wywiad spisany przez „Prosto”, transkrypcja za*

<http://ndb2010.wordpress.com/>). *Z Edmundem Klichem i Michałem Fiszerem rozmawia Kuba Strzyczkowski*

[http://www.polskieradio.pl/\\_files/20081026173419/2010052601275789.mp3](http://www.polskieradio.pl/_files/20081026173419/2010052601275789.mp3)

*Kuba Strzyczkowski*: Panie majorze co wiemy na pewno, jeśli chodzi katastrofę pod Smoleńskiem? Wiemy, że pogoda była fatalna, że samolot nie powinien podchodzić w ogóle do lądowania. Czy tak?

*Michał Fiszer*: Nie do końca. Nie powinien lądować. Natomiast to takie próbne podejście można wykonać, po to żeby piloci mogli się faktycznie na własne oczy przekonać jaka jest pogoda. Bo często jest tak, że dokładnie na lotnisku gdzieś w rejonie wieży jest troszeczkę inna pogoda, na podejściu jest troszeczkę inna pogoda, ona się zmienia czasami. Ta podstawa [?] chmur jest trochę wyższa, trochę niższa. Widać pod chmurami raz bliżej, raz dalej. I zasada jest taka że



samolot powinien zniżać się do wysokości tzw. decyzji, czyli to jest taka wysokość, na której albo trzeba zobaczyć ziemię i pas, albo przejść na drugie zajęcie.

**Katastrofa według instrukcji**, Rzeczpospolita 06-07.11.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka

„Zgodnie z przepisami regulującymi wykonywanie lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych oraz przepisami obowiązującymi w światowym lotnictwie cywilnym, a nie samą tylko „Instrukcją organizacji lotów powietrznych” o statusie HEAD dowódca statku powietrznego ma prawo wykonania podejścia, podkreślam: podejścia do lądowania w celu oceny możliwości wylądowania, ale tylko do wysokości decyzji wynikającej z jego minimów, minimów statku powietrznego oraz minimów lotniska”, napisał nam rzecznik Dowództwa Sił Powietrznych płk. **Robert Kupracz**.

**Piloci mieli prawo podejść do próby lądowania**, TVN24, 21.01.2011

<http://www.tvn24.pl/0,1690166,0,1,piloci-mieli-prawo-podejsc-do-proby-ladowania,wiadomosc.html>

Zgodnie z obowiązującymi przepisami piloci Tu-154M o numerze bocznym 101, który rozbił się pod Smoleńskiem, mieli prawo podejść do próby lądowania - twierdzi Wiesław **Jedynak** z polskiej komisji badającej katastrofę smoleńską.

- Każdy, kto mówi, że oni nie mieli prawa podejść do próby lądowania, popełnia błąd. Bo oni formalnie mieli takie prawo. W lotnictwie wojskowym, zgodnie z regulaminem, bez względu na warunki atmosferyczne panujące w miejscu lądowania, dowódca statku powietrznego ma prawo podejść do próby lądowania, do swoich minimalnych warunków - mówi Jedynak.

**Zapis śmierci**, Wprost, 02.11.2010, , Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski

9. Czy załoga pułku lądowała już wcześniej w warunkach takich, jak w Smoleńsku?

Tak. Według zeznań Lesława P., byłego pilota Tu-154 (1), niegdyś pracującego w 36. pułku razem z kpt. Arkadiuszem Protasiukiem, do podobnego zdarzenia doszło w 2007 roku. „Pamiętam sytuację, że gdy mieliśmy lecieć po prezydenta do Gdańska, to mogło być jakieś trzy lata temu, również zdarzyło się nam lądować we mgle. Prezydenta mieliśmy odebrać w poniedziałek rano, a zapowiadali duże mgły w rejonie lotniska w Gdańsku. Pierwszym pilotem był płk Pietrzak. Lądowanie odbyło się poniżej minimum, tzw. widzialność pionowa była niższa niż 60 metrów. W takich warunkach lądowanie jest zabronione.

Ten sam pilot zeznawał też, że znane są mu przypadki fałszowania dokumentacji po niebezpiecznych lotach. „Nie wykluczam, że Protasiuk mógł schodzić samolotem poniżej dozwolonej wysokości. Z mojej pracy wiem, że wielokrotnie lądowano przy niższej widzialności, tj. poniżej 60 metrów. Wtedy wpisywano wartość minimalną, by nie narażać się na nieprzyjemności”.

(1) **Niestety, lataliśmy na drzwiach od stodoły**, Z płk. rez. pil. **Tomaszem Pietrzakiem**, byłym dowódcą 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, rozmawia Piotr Czartoryski-Sziler, Nasz Dziennik, 12.11.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101112&typ=po&id=po41.txt>

P.C-S. : Według publikacji "Wprost" powołującego się na zeznania Lesława P., "byłego pilota Tu-154", niegdyś pracującego w 36. Pułku razem z mjr. Arkadiuszem Protasiukiem, w 2007 roku doszło do lądowania we mgle. I to Pan siedział wtedy w fotelu pierwszego pilota i lądował poniżej dopuszczalnej widoczności, narażając życie załogi.

T.P. : Po pierwsze, Lesław P. nigdy nie był pilotem. To człowiek, który za wszelką cenę chce teraz, nie wiadomo dlaczego, wypłynąć, opowiadając bzdury. Nie lądowałem poniżej żadnego minimum, to tylko jemu wydawało się, że było poniżej 60 metrów. Jak on to ocenił, siedząc z tyłu? Czy pan prowadził kiedyś samochód, siedząc na tylnym siedzeniu? Czy w autobusie, stojąc za tylnym fotelem, ocenia pan sytuację, która jest przed samochodem? On nie był i nie jest pilotem, nawet nie ma pojęcia, jak ocenia się wysokość. Musiałby wstać ze swojego fotela i usiąść na moim miejscu, żeby zobaczyć ziemię.

**"Przyczyn tragedii w Smoleńsku szukałbym w Warszawie"**, TVN24, 12.04.2010, wypowiedź płk. **Piotra Łukaszewicza**, b.szefa oddziału szkolenia sił powietrznych

<http://www.tvn24.pl/12690,1651857,0,1,przyczyn-tragedii-w-smolensku-szukałbym-w-warszawie,wiadomosc.html>

- Jeżeli w Smoleńsku była mgła ograniczająca widoczność do 500 metrów, to ten wylot nie powinien się odbyć - kategorycznie stwierdza Łukasiewicz. Jego zdaniem przy takim wyposażeniu, jakim dysponuje lotnisko w Smoleńsku, samolot mógłby lądować z zachowaniem zasad bezpieczeństwa przy podstawie chmur nie mniejszej niż 300 metrów i widzialności nie mniejszej niż 5 kilometrów.(3)

- Osobiście uważam, że podstawa chmur 200 metrów i widzialność 3 kilometry.(3) to warunki atmosferyczne, poniżej których lądowanie samolotu w Smoleńsku nie powinno w ogóle być rozważane - stwierdza Łukasiewicz.

Wywiad z **T.Pietrzakiem**, b. dowódcą 36SPLT, 11.05.2010

<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-tomasz-pietrzak-gdyby-piloci-wyladowali-w-smolensku,nId,277289>

Konrad Piasecki: A minima w Smoleńsku to jest?

plk. pil. Tomasz Pietrzak: Przy tym wyposażeniu nawigacyjnym dla tego samolotu to jest sto dwadzieścia metrów podstawa chmur i widzialność około tysiąc osiemset metrów (3).

Konrad Piasecki: A przy takiej podstawie chmur i przy takiej mgle, przy stu dwudziestu metrach, można było widzieć ziemię?

Tomasz Pietrzak: Nie sądzę. Można byłoby ewentualnie, gdyby światła były sprawne, bo z tego co wiem, były niesprawne dwie albo trzy sekcje. Jeżeli byłoby cokolwiek widać z tych stu dwudziestu metrów, bo z tego co wiemy, to była podstawa chmur niewidoczna czyli tak jakby nie było podstawy, czyli nie wiadomo jaka była pionowa widzialność. Więc gdyby były światła, to można by je wykorzystywać. Są światła, to jako kontakt z ziemią się uznaje.

Konrad Piasecki: Próbowałby pan lądować w takich warunkach?

Tomasz Pietrzak: Ale to jest warunek, jeżeli byłby kontakt z ziemią. To jest warunek. Jeżeli nie ma kontaktu z ziemią, to nie ma o czym dyskutować. Jest minimalna wysokość i odchodzimy na kolejne zajście.

Konrad Piasecki: 10 kwietnia o 8.40 ten kontakt z ziemią, przy tych warunkach mógłby być?

Tomasz Pietrzak: Nie mam pojęcia. Wie pan, nie da się określić panie redaktorze czy mógł być czy nie, ponieważ parametry podawane, podawane te same wartości, zupełnie odczucia z kabiny mogą być inne za każdym razem. To samo z ziemi może być inaczej.

**W Smoleńsku byli ludzie, którzy mogli zamknąć lotnisko**, Z **Edmundem Klichem** rozmawia **Łukasz Sianożęcki**, Nasz Dziennik, 09.12.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101209&typ=po&id=po02.txt>

- W tych warunkach pogodowych załoga nie powinna w ogóle podejmować decyzji o wykonaniu próbnego zejścia.

*Edmund Klich jest jednym z niewielu profesjonalistów z branży lotniczej, o których Autor wie że publicznie stwierdzili, iż podejście na DH było niezgodne z przepisami. Drugim jest współautor książki „Ostatni lot”, plk Robert Latkowski, który stwierdził: Jeśli pilot dostaje [informację], że jest mgła na lotnisku - nie ma prawa podchodzić w ogóle do tego lotniska, nie ma prawa wykonywać lądowania, to jest zapisane w regulaminie wykonywania lotów, lotnictwa sił zbrojnych, że mgła należy do jednych z czynników niebezpiecznych, w których się nie wykonuje lądowania. (2)*

*Nie potwierdzają tego m.in. kpt. Grzegorz Pietruczuk, plk Tomasz Pietrzak, ani mjr Michał Fiszer. Co ważniejsze, przeciwny do tej tezy zapis istnieje w zacytowanej przez plk.R. Kupracza Instrukcji HEAD.*

*W związku z powyższym nie jest jasne, jaka jest podstawa prawna do uzasadnienia stwierdzenia że załoga samolotu nie ma prawa do podejścia na wysokość decyzji w celu sprawdzenia rzeczywistych warunków pogodowych. Edmund Klich takiej podstawy prawnej nie wymienia, co pozwala wątpić co najmniej w jego dokładną znajomość Instrukcji HEAD.*

(2)

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/315504,dlaczego-pilot-tupolewa-nic-nie-mowil-zawiesil-sie.html>

**„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 korespondencja radiowa Jak-40 PLF-031, „044” i kontroli lotu (KRL) z Tu-154M „101”**

08:29:17 044 A... Jeszcze jedno... AMP-y (3) są oddalone od progu pasa jakieś 200 metrów.

08:29:27 2P AMP-y rozstawili.

08:29:29 2P Od progu pasa 200 metrów.

08:35:04 KRL Reflektory z lewej, z prawej, na początek pasa.

(3) CO TO JEST APM?

<http://www.money.pl/forum/temat,29,2271584,2271584,15,0,co;to;jest;apm.html>

*Rosjanie na swoich lotniskach wojskowych wykorzystują do oświetlania pasa startowego przy lądowaniu samolotów w nocy specjalne reflektory lotniskowe APM-90. Są to potężne lampy o średnicy ok. 2 m. z odpowiednim układem luster; zamontowane na samochodach ciężarowych. Źródłem światła w takiej lampie jest specjalna elektroda która podczas palenia się wytwarza łuk elektryczny. Trzy takie reflektory wystarczą aby oświetlić cały pas startowy do lądowania w nocy. Reflektory te wykorzystywane są także do utworzenia tzw. bramki, podczas lądowania samolotów*

w dzień przy złej widoczności. Wtedy są ustawione na początku pasa startowego, na jego krawędziach i świecą do góry w kierunku podchodzących do lądowania samolotów.



APM w Smoleńsku Siewiernym 10.04.2010, fot. <http://clouds.web-album.org/photo/300001,lotnisko-i-okolice-10-04-2010>

**Wychodząc z chmur, pilot widzi właśnie te światła.** Nasz Dziennik, 10.01.2011, wypowiedź mjr Michała **Fiszera**  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110110&typ=po&id=po16.txt>

Światła zaczynają się przy dalszej radiolatarni, czyli 4-6 km przed progiem. Stamtąd do bliższej radiolatarni, położonej około kilometra przed progiem, jest na rosyjskich lotniskach wojskowych **jeden rząd światel**.

Następnie do samego pasa są dwa rzędy światel, po prawej i lewej stronie. Nazywa się je **światłami wejściowymi**.

Wreszcie sama droga lądowania ma oświetlenie na brzegach, czyli **światła pasa**.

Światła podejścia i wejściowe są w kolorze innym niż światła pasa, żeby ich nie pomylić i żeby ktoś nie wylądował wcześniej, myśląc, że to już pas. Świecą one przez cały czas i są czerwone, a te przy pasie żółte (4) i zapala się je w nocy oraz w dzień przy ograniczonej widoczności.

Są jeszcze tzw. **światła horyzontu**, czyli dodatkowy rząd światel w poprzek osi położony przy bliższej radiolatarni, i **światła zezwalająco-zabraniające** (zielone lub czerwone), położone na samym progu, które wskazują położenie początku drogi lądowania i upewniają pilota, że może lądować lub nie.

Te światła mają duże znaczenie dla bezpieczeństwa lotów. Gdy się wychodzi z chmury, to je od razu widać, a czasem nawet jeszcze w chmurze. Dzięki nim wiadomo, czy samolot leci w osi, tak jak powinien, czy z boku.

(4) zgodnie z informacjami „Naszego Dziennika” z dnia 10.01.2011, światła podejścia i światła wejściowe na lotnisku Smoleńsk Siewierny nie są czerwone, lecz mają kolor żółto-pomarańczowy (podobnie do światel pasa - żółtych).

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110110&typ=po&id=po15.txt>

Plk **Piotr Łukaszewicz**, były szef oddziału szkolenia lotniczego sił powietrznych: *Dlaczego Rosjanie nie zamknęli lotniska?*, 02.06.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/dlaczego-rosjanie-nie-zamkneli-lotniska\\_141420.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/dlaczego-rosjanie-nie-zamkneli-lotniska_141420.html)

Istotne znaczenie ma to, że lotnisko było zadeklarowane jako sprawne technicznie. Ale było zadeklarowane z konkretnymi warunkami minimalnymi - 100 metrów wysokości decyzyjnej i 1 km widzialności - mówił.

I zaraz wyliczył kolejny szereg niedociągnięć ze strony rosyjskiej. Przypomniał, że nasz tupolew lądował, choć niesprawne było oświetlenie, nie działały światła podejścia, a być może nawet nie było dwóch radarów, w tym radaru precyzyjnego podejścia.

Powoływał się na zdjęcia, na których widać, jak rosyjscy pracownicy lotniska wymieniali żarówki w lampach oświetlających lotnisko. - Prawdą jest to, że po katastrofie wymieniono komplet światel podejścia na system przenośny - tłumaczył.

**Pas startowy nie był oświetlony**, *niezalezna.pl*, 17.04.2010

[http://niezalezna.pl/artukul/pas\\_startowy\\_nie\\_byl\\_oswietlony/33154/1](http://niezalezna.pl/artukul/pas_startowy_nie_byl_oswietlony/33154/1)

Zdjęcia rosyjskich wojskowych i milicjantów, którzy kilka godzin po tragedii na smoleńskim lotnisku wymieniają reflektory i żarówki w lampach wskazujących samolotom położenie pasa startowego, opublikowała

białoruska gazeta internetowa "Wieści Witebska" - podaje tvn24.pl. Przypomnijmy, że pierwszy w Polsce fotografie te opublikował portal Niezależna.pl.

Autor zdjęć, białoruski dziennikarz **Siergiej Srebro**, twierdzi, że lampy znajdujące się przed progiem pasa startowego stały bez żarówek. Dostęp do nich bronili milicjanci.

Srebro nie wyklucza, że żarówki zostały wykręcone do analizy po katastrofie. Zdjęcia robił kilka godzin po wypadku.

- Nie wyobrażam sobie, by podczas lądowania polskiego samolotu, które odbyło się w tak trudnych, system oświetlenia nie działał - powiedział portalowi tvn24.pl dowódca eskadry samolotowej Pułku Lotnictwa Specjalnego **Bartosz Stroński**.



Fot. Serge Srebro, za [niezalezna.pl](http://niezalezna.pl)

<http://www.youtube.com/watch?v=4Q9ZarY9Z-Q&p=AB518DAFA67D6F36&playnext=1&index=57>

**Remont w trakcie śledztwa**, Nasz Dziennik, 10.01.2011, Autor: Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110110&typ=po&id=po15.txt>

Nie tylko żarówki w światłach podejścia lotniska Siewiernyj w Smoleńsku jeszcze w dniu katastrofy po południu wymienili rosyjskie ekipy. Kilka dni później zamontowano całe nowe oświetlenie drogi lądowania. Podczas oblotów kontrolnych prowadzonych przez komisję MAK 17-24 kwietnia 2010 roku światła były zupełnie inne niż podczas katastrofy.

**Czwarta osoba na "Korsarzu"**, Nasz Dziennik, 05.11.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101105&typ=po&id=po02.txt>

Około godz. 9.10 z "Korsarzem" (taki kryptonim miała wieża w Smoleńsku) nawiązał łączność Il-76. W związku z tym, że mgła zaczęła gęstnieć, wydano polecenie włączenia dodatkowych reflektorów dziennych, o czym załoga rosyjskiej maszyny została poinformowana.

Na Siewiernym - według **Wosztyła** - nie było włączonego oświetlenia dróg kołowania przed lądowaniem polskiego Tu-154M. Tak samo było na pasach startu i lądowań. Na lotnisku były też inne małe samoloty i Iły. Wosztył po katastrofie widział, jak wykonywano "jakieś czynności" przy oświetleniu drogi startowej.

**Zmienili oświetlenie lotniska. "To minimum bezpieczeństwa"**, TVN24, 23.04.2010

<http://www.tvn24.pl/-1,1653349,0,1,zmienili-oswietlenie-lotniska-to-minimum-bezpieczenstwa,wiadomosc.html>

Kilkanaście dni po katastrofie polskiego samolotu Tu-154 na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku wojskowi wraz z pracownikami lotniska wymienili na nowy niemalże cały system oświetlenia. Według jednego z polskich pilotów Tu-154 dopiero teraz można mówić o spełnieniu podstawowych norm bezpieczeństwa. Sprawę wadliwego oświetlenia bada polska prokuratura.

Tuż po ukazaniu się nowych zdjęć z wymienionymi już lampami poprosiliśmy o komentarz jednego z pilotów. Według niego "to oświetlenie stanowi minimum, które pozwala na bezpieczne lądowanie na lotnisku". Jego zdaniem dopiero teraz lotnisko spełnia minimalne wymogi bezpiecznego lądowania.

**Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo"**. **Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, [wpolityce.pl](http://wpolityce.pl), 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak)

[Rosjanie odmawiają hamują blokują i strasza .html](#)

Współpraca w Smoleńsku generalnie była dobra, mieliśmy możliwość wizyt m.in. na bliższej radiolatarńi, na dalszej radiolatarńi, wykonania zdjęć na tych obiektach, dalej wysłuchania pracowników dyżurujących tam. I ponieważ był pierwszy etap, to ci ludzie dość szczerze mówili i dużo wniosków okazało się bardzo istotnych. Z tego stwierdziliśmy np, że taka latarnia radio-sygnało-światlna była uszkodzona (...)

w czasie kontroli lotniska z 25 marca to jest też dokument bardzo istotny z punktu widzenia wiedzy o stanie tego lotniska, tam są uwagi co do niektórych urządzeń rejestracyjnych, że powinny być wymienione, te uwagi nie zostały uwzględnione przed dopuszczeniem tego lotniska do kolejnych lądowań 7 i 10.

**Pilot za sterami jest ważniejszy od prezydenta** - wywiad z majorem **Michałem Fiszerem**

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7763291,Pilot\\_za\\_sterami\\_jest\\_wazniejszy\\_od\\_prezydenta\\_\\_wywiad.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7763291,Pilot_za_sterami_jest_wazniejszy_od_prezydenta__wywiad.html)

- A który system miało lotnisko w Smoleńsku?

- Wschodni wojskowy, czyli system PRMG który jest radzieckim odpowiednikiem ILS. Działa identycznie, tylko nie jest z nim kompatybilny. Jeżeli nasz samolot miał odbiornik ILS to nie mógł korzystać z PRMG. Ale tego nie wiem, zresztą to nie ma znaczenia bo i tak by nie był do wykorzystania. Czyli zostały te dwie radiolatarńie bezkierunkowe i został ten system radiolokacyjny wschodni. Same radiolokatory są podobne, bo to polega na tym, że jest to radar, który obserwuje tylko sektor w kierunku podejścia do lądowania i przedłużenia pasa, bardzo precyzyjnie określa położenie samolotu w tym korytarzu w którym powinien podchodzić do lądowania a wskaźnik obserwuje nawigator, który przez mikrofon, przez radio podaje pilotowi komendy, żeby ten ustawił się na tej ścieżce podejścia. Czyli patrzy na wskaźnik i mówi pilotowi czy ma lecieć lekko w lewo czy w prawo.

**E.Klich: w tej sprawie nie będę milczał...**,30.09.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1329,title,Kto-odpowiada-za-katastrofe-Tu-154-EKlich-chce-prawdy,wid,12714353,wiadomosc.html>

- Przyczyn katastrofy, które są po polskiej stronie jest więcej. Takie są fakty. Nie należy jednak zapominać, że uchybienia były również po stronie rosyjskiej, np. niektóre urządzenia rejestrujące były niesprawne, środki radiolokacyjne były w złym stanie

**Z lotniska pod Smoleńskiem usunięto sprzęt, który służył Putinowi?** Felieton **Rafała Ziemkiewicza**, 15.04.2010

<http://fakty.interia.pl/felietony/ziemkiewicz/news/z-lotniska-pod-smolenskiem-usunieto-sprzet-ktory-sluzyl,1465168,2943>

O sprawie w "Moscow Times" napisała znana rosyjska komentatorka Julia Łatynina. Źródłem informacji mieli być piloci znający procedury lotów rosyjskiego premiera. W rozmowie z korespondentem RMF FM Przemysławem Marcem Julia Łatynina powiedziała, że o ile wizyta Tuska była przygotowana, to wizytę prezydenta Kaczyńskiego rosyjskie władze traktowały jak zbędną.

Kiedy Putin i Tusk przylatywali, na miejsce przywieziono specjalne radiolokacyjne przyrządy. Ponieważ nie było śladu takich urządzeń, gdy przylatywał Kaczyński, to oznacza, że je zabrano - mówiła Łatynina. (...)

Jednak zdaniem polskich pilotów i ekspertów lotnictwa, nawet jeżeli jakiś dodatkowy sprzęt podczas przylotu Putina tam był, nasi piloci o nim nie wiedzieli.

. Jak w rozmowie z reporterem RMF FM Krzysztofem Zasadą powiedział pułkownik Bartosz Stroiński, dowódca Tupolewa, którym 7 kwietnia do Smoleńska poleciał premier Tusk, załoga podchodziła do lądowania, wykorzystując standardowe wyposażenie tamtejszego lotniska wojskowego. Stroiński przyznaje, że jest ono dość ubogie.

- Najtrudniejsze na tym lotnisku w złych warunkach może być brak precyzyjnego podejścia. Musi być odpowiednie oprzyrządowanie lotniska, aby można było wykonać precyzyjne podejście - tłumaczy. Jak dodaje, lotnisko wyposażone jest w dwie radiolatarńie - bliższą i dalszą prowadzącą. Według nich wykonuje się podejście do lądowania.

Eksperci, z którymi rozmawiał dziennikarz RMF FM twierdzą, że jeśli wtedy dostarczono jakiś lepszy sprzęt, był on przeznaczony jedynie dla samolotu Putina, a nasi piloci i tak nie mogliby z niego skorzystać. Zazwyczaj montowanie dodatkowego sprzętu radiolokacyjnego wymaga jego "oblatania", co oznacza, że pilot danego samolotu, musi sprawdzić, jak systemy działają w praktyce.

**Forum smoleńskie**

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=300>

Gnome » 10 anp 2010, 12:31

7 апреля, когда на аэродром прибывали премьер-министры РФ Владимир Путин и Польши Дональд Туск, на аэродром были привезены специальные мобильные радиолокационные станции, которые помогали завести на посадку их лайнер.

Gnome » 10 anp 2010, 12:31

7 kwietnia, kiedy lotnisko przybyli premier FR Władimir Putin i Polski- Donald Tusk, na lotnisko zostały sprowadzone specjalne mobilne stacje radarowe, który pomagały w lądowaniu ich samolotów.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Jeśli chodzi o urządzenie nowoczesnych systemów, wiele razy składałem takie pytania, nawet chyba jedno na piśmie, i zawsze otrzymywałem odpowiedź, że urządzenia były identyczne i stan lotniska był identyczny przy obydwu wizytach.

Nie było żadnych różnic, i te same osoby, które zabezpieczały lot 7 kwietnia, te same osoby... bo one były wysłane wcześniej, z innej jednostki, bo tam jednostki nie było. To byli ludzie, którzy pracowali kiedyś w Smoleńsku, więc to lotnisko znali i zostali... nawet część z nich mieszka tam, i zostali skierowani.

Więc mam oficjalne informacje, że żadnych różnic nie było, no oczywiście była różnica w pogodzie i czas lotu, inne rzeczy, to były, ale mówimy o... jeśli chodzi o wyposażenie lotniska, miałem zawsze potwierdzenie, że różnic nie było, i nic nie wskazuje na to, żeby były. Nawet przy tych rozmowach różnych tam na stanowiskach dowodzenia z tymi dyżurnymi to no nigdzie nie było jakiegokolwiek wątpliwości co do wyposażenia innego siódmego, a innego dziesiątego.

**E. Klich** wylicza przyczyny katastrofy smoleńskiej **W CZASIE PROMOCJI SWOJEJ NOWEJ KSIĄŻKI**, 27.09.2010

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/pap/e-klich-wylicza-przyczyny-katastrofy-smolenskiej>

Kluczowym - w opinii Klicha - jest pytanie: jak można było być gotowym do lotu, nie mając szczegółowych danych lotniska w Smoleńsku? "Na nagraniach słychać jak ktoś z załogi proponuje: "może zajdziemy od wschodu?"(5). A od wschodniej strony na tym lotnisku, odkad je zamknięto, nie ma odpowiedniego sprzętu" - dodał.

(5) „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, nie zawiera frazy „może zajdziemy od wschodu?”.

Komenda do podejścia na kierunek 259 została wydana przez kontrolera lotu, załoga nie miała możliwości wyboru kierunku lądowania. Z powyższej wypowiedzi wynika że E.Klich nie zapoznał się w sposób dostateczny nie tylko z zeznaniami kontrolerów lotu z 10 i 12 kwietnia przed prokuratorami polskimi i rosyjskimi, ale i „Transkrypcją...” MAK.

## PROBLEMY Z KARTAMI LOTNISKA I NDB

Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) ,19.05.2010

25 marca 2010 roku zostało przeprowadzone lotnicze sprawdzenie wszystkich środków i systemów lotniska. Na podstawie wyników sprawdzenia sformułowano ogólny wniosek, iż parametry i dokładnościowe charakterystyki radiolokatora lądowania, dalszej i bliższej radiolaterni naprowadzającej z markerami, wyposażenia sygnalizacyjno-światelnego i radiostacji odpowiadają wymaganiom lotnictwa państwowego Rosji i nadają się do zabezpieczenia lotów.

10 kwietnia 2010 r. zgodnie z raportem odpowiedniego specjalisty, w okresie od godziny 7.00 do godziny 8.00, przy przeprowadzeniu przedlotowej kontroli wyposażenia świetlnotechnicznego było ono sprawne i zdolne do pracy.

**Jak-40 też miał problemy z radiolaternią**

<http://www.tvp.info/informacje/swiat/jak40-tez-mial-problemy-z-radiolarnia/1858800>

Załoga polskiego jaka-40, który podchodził do lądowania przed tupolewem, miała problem z odbiorem sygnału z radiolaterni położonej kilometr od pasa. Rejestratory samolotu potwierdzają, że urządzenia namierzyły radiolaternie, ale to nie znaczy, że sygnał działał potem prawidłowo.

Co więcej, kwadrans po polskim jaku na lotnisku próbował dwa razy lądować rosyjski il-76. Nie trafiał w pas, zbaczal w lewo. To może świadczyć o tym, że odpowiedzialne za pomoc w wejściu na oś drogi startowej radiolaternie nie działały prawidłowo.

Naczelną Prokuraturę Wojskową informacji nie potwierdza, ale jej też nie zaprzecza.

**Smoleńska tragedia, J.Gruszczyński, M.Fiszer**„Lotnictwo” 5/2010

Widzialność to wartość względna. Obiekty na ziemi powoli wyłaniają się z mgły (deszczu, zamglenia), początkowo niewyraźnie, a później coraz lepiej. Obiekty kontrastowe widać dalej, a silne światła - najdalej, niekiedy dwa, trzy razy dalej, niż wynosi „oficjalna” widzialność. Dlatego w trudnych warunkach włącza się też światła pasa i ścieżki podejścia.

System z RSL z USL pozwala na lądowanie w dzień na samolotach dodźwiękowych, w tym transportowych, przy minimalnej podstawie chmur 150 m i widzialności nie mniejszej niż 1500 m. (1)

Lotnisko Smoleńsk Siewiernyj to typowe lotnisko wojskowe. (...) Obie radiolatarnie są ustawione w osi pasa. Dalsza radiolatarnia w odległości ok. 4000 m od jego początku (2), a bliższa w odległości ok.1000 m.

**Radiolatarnie przyczyną katastrofy pod Smoleńskiem?**

MJ/PAP/Rzeczpospolita, 26.04.2010

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/radiolatarnie-przyczyna-katastrofy-pod-smolenskiem,57320,1>

W standardzie bliższa radiolatarnia znajduje się 1 km od początku pasa startowego; dalsza - 4 km. Tymczasem w Smoleńsku, z tej strony z której nadlatywał prezydencki tupolew, ten drugi punkt orientacyjny jest umieszczony w odległości 6 km. Jeśli pilot o tym nie wiedział i orientował się na standardową odległość, a w konsekwencji wybrał standardową trajektorię podejścia do lądowania, mógł znaleźć się na wysokości kilku metrów nad ziemią już w odległości 1,5-2 km od lotniska, znacznie wcześniej, niż było to planowane - tłumaczy rozmówca "Rz", były pilot wojskowy ze Smoleńska.

**Smoleńsk - niewygodne fakty**, Gazeta Polska, Anita Gargas, Katarzyna Gójska-Hejke, Leszek Misiak, Grzegorz Wierzchołowski

w kartach, które na początku kwietnia 2010 r. Rosjanie przekazali Polakom, błędnie podano położenie bliższej i dalszej radiolatarni prowadzącej. Bogdan Suchorski, pełniący służbę w 36. Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego na stanowisku II pilota Jaka-40, zeznał w prokuraturze, że wpisał współrzędne punktów opisanych w kartach podejścia do specjalistycznego programu komputerowego. Wynik wskazał, że położenie bliższej radiolatarni było zgodne z danymi odległości zawartymi w karcie podejścia, natomiast dalsza radiolatarnia była na czwartym kilometrze zamiast na szóstym. Także według Artura Woszytyła, pilota Jaka-40, odległość między radiolaternami była w rzeczywistości o 650 m większa, niż zapisano to w karcie podejścia.

Po drugie: Rosjanie podali w karcie nieprawdziwe współrzędne progu pasa startowego w Siewiernym. Dane różniły się – według wyliczeń Bogdana Suchorskiego – o ok. 300 m. „W mojej ocenie jest to znaczna różnica” – zeznał, zdaniem naszych informatorów, pilot. Nieprawidłowość współrzędnych lotniska potwierdził również Artur Woszytył. Zeznał on, że 10 kwietnia dane z GPS po wprowadzeniu do systemu danych lotniska wskazywały, że punkt oznaczony na karcie lotniska jako środek pasa startowego znajdował się... z lewej strony podejścia na pas. Gdy pilotowany przez Woszytyła Jak-40 lądował w Smoleńsku niedługo przed katastrofą Tu-154, strzałka automatycznego radiokompasu wskazująca dalszą radiolatarnię nakazywała wprowadzenie poprawki w prawo, pomimo że GPS wskazywał, że samolot kieruje się na środek pasa! „Można wobec tego wnioskować, że współrzędne lotniska nie wskazywały środka drogi startowej” – stwierdził Woszytył.

**Czy załoga Tu-154 miała aktualne dane o lotnisku?**, TVN24, 06.07.2010, Autor: Łukasz Orłowski/fac[http://www.tvn24.pl/12690,1663804,0,1,czy-zaloga-tu\\_154-miala-aktualne-dane-o-lotnisku,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/12690,1663804,0,1,czy-zaloga-tu_154-miala-aktualne-dane-o-lotnisku,wiadomosc.html)

Karty podejścia, którymi podczas lotów do Smoleńska dysponowały polskie załogi JAKa-40 i TU-154 pochodziły z 2006 roku. Przed kwietniowymi uroczystościami ostatni raz piloci 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego lecieli z nimi w zeszłym roku.

Ale kilka miesięcy temu wystąpili za pośrednictwem polskiego MSZ do strony rosyjskiej z pytaniem, czy dane, którymi dysponują nie zdezaktualizowały się.

-Otrzymaliśmy odpowiedź, że są one nadal aktualne i taką też informację przekazaliśmy - mówi tvn24.pl rzecznik MSZ **Piotr Paszkowski**.

**"Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i II też"**, TVN24, 06.07.2010[http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu\\_154-i-il-tez,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu_154-i-il-tez,wiadomosc.html)

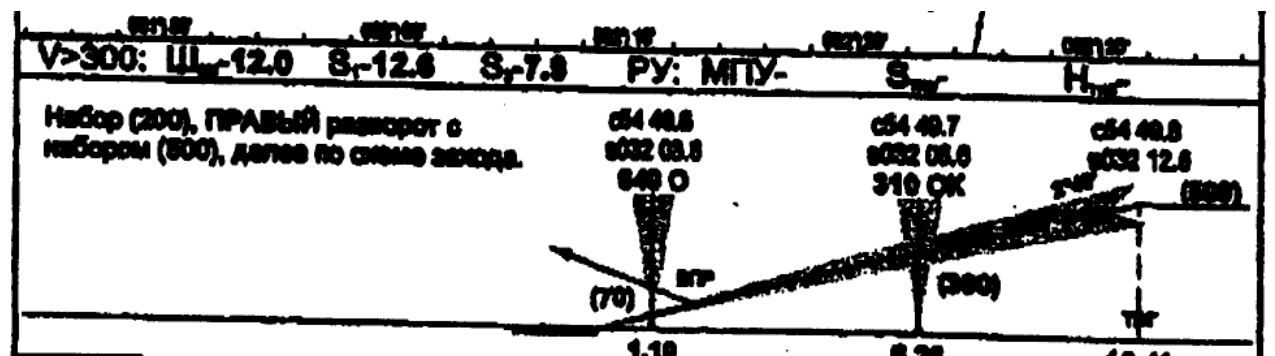
Wypowiedź Remigiusza Muś:

Przedruki karty otrzymaliśmy z ambasady. Byliśmy przygotowani, mieliśmy współrzędne środka lotniska,

które dodatkowo można było wprowadzić do GPS-a. Stąd dysponowaliśmy dosyć dokładną odległością. Ale GPS wyprowadzał nas w lewo, a radiolatarnie w prawo. No więc lecieliśmy wypadkową. Gdy zobaczyliśmy światła APM-ów, tak jak mówiłem, trzeba było „dogiać” w prawo.

Ostatnio usłyszałem sugestię, że nasze karty podejścia nie są najaktualniejsze, że istnieją nowsze. Jeśli nawet tak jest, to nie otrzymaliśmy ich i lądowaliśmy – tak jak Tupolew – według kart, które mieliśmy w Pułku. Opatrzone są one datą „2006 r.”

Poniżej pokazano profil ścieżki podejścia wg karty z materiałów TVN24. Por.przypis (2) w tym rozdziale-profil ścieżki podejścia na karcie z 2006 roku wg Amielina, z czytelną odległością dalszej NDB 6,10 km od progu pasa i stopką z datą wytworzenia dokumentu.



(1) Wg karty lotniska w Smoleńsku minima lotniska (RSP+OSP) wynoszą 100x1000 (karta wg TVN24, dane potwierdzone we Wstępnym Raporcie MAK)

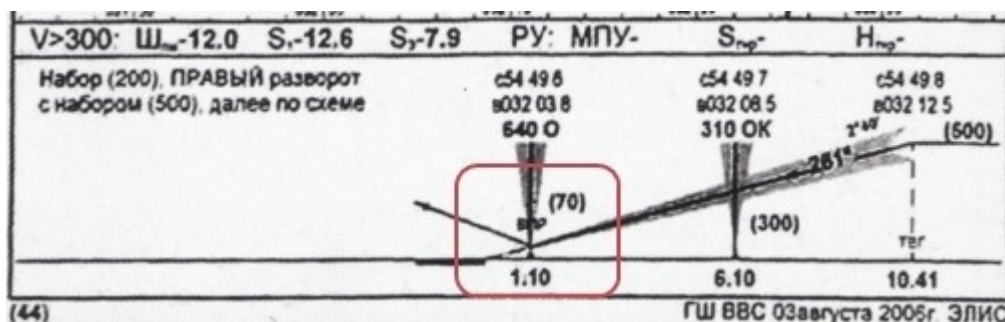
(2) Wg karty lotniska w Smoleńsku z 2005 roku odległość dalszej radiolatarni od pasa wynosi 6,1, a nie 4 km, wg karty z TVN24- 6,26 km. Jedyнным problemem jest brak możliwości stwierdzenia, jaką kartę podejścia miały w dniu 10.04.2010 załogi. Również ostateczny Raport MAK i polskie Uwagi do niego nie wyjaśniły ostatecznie, jakimi kartami lotniska dysponowała 10.04.2010 załoga „101” i czym różniły się one od kart zastosowanych trzy dni wcześniej.

### МИНИМУМЫ АЭРОДРОМА ДЛЯ ПОСАДКИ

№	Кат. ВС	РМС			РСР ОСП	РСР	ОСП	ОПРС
		Авт.	Дир.	ПСР				
ВПП 06	Верт.		100x1000	100x1000	100x1000	100x1500	100x1500	
	А		100x1000	100x1000	100x1000	100x1500	100x1500	
	В		100x1000	100x1000				
	С		100x1000	100x1000				
	Е		100x1000	100x1000			100x1500	
ВПП 26	Верт.		100x1000	100x1000	100x1000	100x1500	100x1500	
	А		100x1000	100x1000	100x1000	100x1500	100x1500	
	В		100x1000	100x1000				
	С		100x1000	100x1000				
	Е		100x1000	100x1000			100x1500	

(1)





(2) Fragment karty podejścia z 2005 roku, wg Siergieja Amielina,  
<http://picasaweb.google.com/Amlmtr/MWzNeJ#5463278921499572338>

W nagłówku karty z niniejszym profilem podejścia znajduje się informacja o kursie podejścia 261°.

Zgodnie z wypowiedziami Piotra Paszkowskiego i Remigiusza Muś polskie załogi w dniu 10.04.2010 dysponowały kartami lotniska z 2006 roku. Karty lotniska datowane na 2005 i 2006 rok zamieścił w swojej galerii Siergiej Amielin <http://picasaweb.google.com/Amlmtr/MWzNeJ#5463278921499572338>. Opublikował on schemat podejścia na kierunek 261° z 2006 roku oraz schemat pasa lotniska z 2005 roku, również z kierunkiem 261°.

W materiale TVN24 [http://slimak.onet.pl/\\_m/TVN/tvn24/smolensk\\_.pdf](http://slimak.onet.pl/_m/TVN/tvn24/smolensk_.pdf) opublikowano karty lotniska jakimi wg dziennikarzy załoga Tu-154M „101” dysponowała w dniu 10.04.2010. Nie są one tożsame z kartami wg Amielina.

Podstawowe różnice to:

- w karcie podejścia opublikowanej przez TVN24 na stronie 4 zawierającej wykaz pomocy nawigacyjnych znajduje się kurs podejścia 261°, na innych stronach - 259°. Najprawdopodobniej karta lotniska opublikowana w TVN24 stanowi kompilację starych (z 2005 i 2006) oraz nowszych danych. Tych właśnie nowszych danych, zgodnie z przytoczonymi wypowiedziami, załoga „101” nie miała;
- na upubliczonym przez Siergieja Amielina fragmencie karty ze schematem podejścia z 2006 roku oraz schemacie pasa z 2005 roku kurs podejścia wynosi 261°;
- w karcie opublikowanej przez TVN24 brakuje stopki dokumentu z datami wytworzenia;
- na obu kartach punkt wysokości decyzji 70m jest w innych miejscach: w karcie z 2006 roku wg Amielina- nad bliższą NDB (radiolaternią), na karcie wg TVN24 - pomiędzy bliższą a dalszą NDB;
- odległość dalszej radiolaterni od progu pasa na karcie wg TVN24 jest nieczytelna, a cyfry częściowo obcięte. Wg [http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171\\_91.shtml](http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_91.shtml) odległość ta na nowej karcie wynosi 6,26 km. W karcie Amielina z 2006 roku ta odległość to 6,10 km.

W dokumencie **Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.50 znajdują się fragmenty karty podejścia na kierunek 259° z komentarzem, że została ona przesłana stronie polskiej w 2009 roku. W związku z powyższym można wysnuć wniosek, że materiał TVN24 zawiera dane zgodne z prawdą, zaś publikacja Amielina nieprawdziwe.

Zeznania Bogdana Suchorskiego, Artura Woszytyła i materiały opublikowane przez Amielina oraz TVN24 są wzajemnie sprzeczne w zakresie odległości dalszej radiolaterni od progu pasa.

Obliczona na podstawie przytoczonej przez „Gazetę Polską” treści zeznań Bogdana Suchorskiego / Artura Woszytyła oraz „Transkrypcji” MAK (w zakresie czasu między sygnałami markerów NDB) prędkość Tu-154M pomiędzy NDB prowadzi do wewnętrznej sprzeczności, ponieważ jest ona mniejsza tak od prędkości ustawionej przez załogę w automacie ciągu (280km/h ± 10 km/h, tj.ok.80 m/sek.), ale i od prędkości minimalnej z jaką może lecieć Tu-154M.

Z „Transkrypcji” MAK wynika zaś, że dalsza NDB znajdowała się ok. 6 km od progu pasa (10:39:49 KRL Podchodzące do dalszej, na kursie i ścieżce, odległość 6).

Informacje „Gazety Polskiej” dotyczące treści zeznań Bogdana Suchorskiego doprecyzował „Nasz Dziennik” :

**Specpułk dostał kartę z błędem**, Nasz Dziennik, 15.03.2011, Autor: Marcin Austyn  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110315&typ=po&id=po10.txt>

Zamieszczona w raporcie rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego karta podejścia lotniska Smoleńsk Północ nie pochodziła z dokumentacji, którą dysponowała załoga samolotu Tu-154M. Znajduje się na niej data wydania karty i numer strony, a tych informacji mjr Arkadiusz Protasiuk nie otrzymał.

Na kartach podejścia publikowanych przez MAK, które w ocenie polskiej komisji są tożsame z kartami,

jakimi dysponowały załogi lecące do Smoleńska 7 i 10 kwietnia ub.r., podane są współrzędne dalszej radiolaterni: "C54 49,7 B032 08,6". Zamieszczony na karcie szkic ścieżki schodzenia informuje, że tak zlokalizowana dalsza radiolaternia leży w odległości 6,26 km od progu pasa. Karta analizowana przez Suchorskiego zawierała identyczny schemat ścieżki schodzenia, jednak przy dalszej radiolaterni, według opisu znajdującej się także na 6,26 km od pasa, widniały współrzędne "C54 49,7 B032 06,6" - różnica współrzędnych ma odpowiadać odległości ok. 2 kilometrów. Ponadto w ocenie pilota Rosjanie podali w karcie nieprawdziwe współrzędne progu pasa startowego na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj.

**To radiolaternia zmyliła pilotów?**, Fakt.pl, 15.12.2010, Autor: Magdalena Rubaj  
<http://www.fakt.pl/To-radiolaternia-zmyliła-pilotow-,artykuly,90431,1.html#miniPoll>

Jak dowiedział się Fakt, kapitan Jaka-40, który lądował na lotnisku Siewiernyj przed Tu-154, zeznał w prokuraturze, że radiolaternie przed pasem do lądowania w rzeczywistości rozstawione były w innej od siebie odległości, niż podano to naszej załodze w tak zwanych kartach podejścia, czyli oficjalnych dokumentach, według których piloci powinni ustawić parametry lotu. Według tych dokumentów, radiolaternie miały być ustawione od siebie w odległości 5,15 km, a w rzeczywistości stały oddalone od siebie od 4,5 km.

Dodatkowo, co dodatkowo komplikuje sytuację, druga z nich była zepsuta. Według zeznań pilotów Jaka, radiolaternia przerywała nadawany sygnał.

*Przy założeniu (jak wg zacytowanej informacji z powyższego źródła) że dalsza radiolaternia znajdowała się ok. 6,1 km od progu pasa, bliższa ulokowana była ok. 1,6 km od progu, a nie 1,1 km jak podano w opublikowanych kartach podejścia (por. rozdział poniżej, „Hipoteza zamachu”).*

*Zakładając prawdziwość podanego w „Transkrypcji MAK” czasu pomiędzy minięciem markerów obu radiolaterni (63 sek.) obliczona na jego podstawie średnia prędkość samolotu to ok. 72 m/sek.*

*W artykule podano także, iż „Rosjanie ze smoleńskiego lotniska ustawili pierwszą radiolaternię o 650 metrów bliżej pasa niż powinni, i niż było to zaznaczone w tzw. kartach podejścia, które mieli polscy piloci tupolewa.” Ta informacja prowadzi do oczywistej wewnętrznej sprzeczności z częścią zacytowaną powyżej, ponieważ gdyby była prawdziwa, oznaczałoby to, że bliższa NDB była w rzeczywistości umieszczona w odległości 450 m od progu pasa, zaś dalsza radiolaternia znajdowałaby się 4950m od progu pasa.*

*O ile odległość od progu dalszej radiolaterni 4950 m (nawet przy założeniu że „Transkrypcje” MAK zostały sfalszowane) jest teoretycznie możliwa, to niemożliwa jest odległość radiolaterni bliższej, ponieważ jej sygnał jest wg „Transkrypcji” nagrany na rejestratorze CVR, zaś miejsce katastrofy znajduje się dalej niż 450 m od progu pasa. Trudno oczekiwać, aby MAK, nawet matacząc „Transkrypcje”, nie wziął pod uwagę, że nie może w nich znaleźć się sygnał radiolaterni nad którą nie przelatywał samolot.*

## **SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

### **89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 44

**Edmund Klich:** Niepełne informacje w kartach. No fakt, oni – przecież to jest w tych rozmowach – nawet przymierzali się do drugiego kierunku. Ale nie mieli w tych kartach, że tego kierunku już nie ma. Co lepsze, Rosjanin w Il-76 też nie miał, bo też chciał zrobić zajście z drugiego kierunku, a nie wiedział, że tamtego kierunku nie ma, że tam nie ma żadnych pomocy.

### **Wypowiedź pracownika Kancelarii Prezydenta, Adama Kwiatkowskiego, o rozmowie z załogą Jaka-40 na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj w dniu 10.04.2010**

[http://www.youtube.com/watch?v=UJXIACTfsaI&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=UJXIACTfsaI&feature=player_embedded)

Oni powiedzieli, że ich urządzenia pokładowe pokazywały ten pas gdzie indziej niż on był w rzeczywistości. To padło tego dnia w sobotę, jak siedzieliśmy w tym samolocie. Jak na to nałożymy to, że samolot rosyjski- już abstrahując po co on tam lądował- również miał problem ze zdiagnozowaniem prawidłowym pasa, nasz samolot z panem prezydentem na pokładzie również lądował w bok od pasa- on nie lądował, nadlatywał w bok od pasa, tak, to by mogło oznaczać że to nie tylko urządzenia GPS-ów w samolocie Jak pokazywały ten pas gdzie indziej niż on był w rzeczywistości.

## **TYP RADIOLOKATORA PAR. JAKOŚĆ KONTROLI PODEJŚCIA**

Wg ostatecznego Raportu MAK oraz zeznań kontrolera lotu z Siewiernego 10.04 na lotnisku był radar RSP-6M2.

Polski kontroler lotu rozmawiający z „Rzeczpospolitą” przed publikacją ostatecznego Raportu MAK rozpoznał na zdjęciu w smoleńskiej galerii Amielina radar RSP-10. Podobnego zdania byli niektórzy użytkownicy rosyjskiego forum lotniczego [www.forumavia.ru](http://www.forumavia.ru). Pomimo wywiadu S.Amielina który twierdził że to RSP-6, na [www.forumavia.ru](http://www.forumavia.ru) przedmiotowego radaru nie zidentyfikowano jednoznacznie.



Radar PAR na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj, fot. z galerii Siergieja Amielina  
<http://picasaweb.google.com/Amlmtr/MWzNeJ#5499035261309583282>

**Smoleńskie domino**, Gazeta Wyborcza, autor: Waclaw Radziwinowicz, współpraca Bogdan Wróblewski  
 2010-10-10

[http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smoleńskie\\_domino.html](http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smoleńskie_domino.html)

Siewiernyj jest wyposażony w przestarzały system naprowadzania - radar nieprecyzyjnego podejścia do lądowania (1) oraz dwie mało precyzyjne radiolatarnie wskazujące załogom zbliżających się maszyn kurs w kierunku pasa startowego. Nie ma tam powszechnie dziś stosowanego systemu precyzyjnego naprowadzania ILS.

Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK) .19.05.2010

Grupa 4. Przygotowanie lotniska do lotu

Tabela ustalonych minimów pogody dla podchodzenia do lądowania kursem 259 stopni i kategorii statków powietrznych "W" i "D" (Jak-40 i Tu-154) przewiduje lądowanie przy minimum pogody 100x1000 metrów. (1)

(1) Waclaw Radziwinowicz pisze nieprawdę. Nie ma radarów nieprecyzyjnego podejścia, takie pojęcie występuje jedynie w przywołanym powyżej tekście i pochodnych. Istnieją wprawdzie radary zbliżania ASR – (Airport Surveillance Radar), wykorzystywane także przy wykonywaniu podejść nieprecyzyjnych, ale ich funkcja podstawowa jest zupełnie inna. Użycie w kontekście lądowania w Smoleńsku słów „radar nieprecyzyjnego podejścia” jest typową dezinformacją, mającą przekonać czytelnika o bezużyteczności tego sprzętu w czasie podejścia Tu-154M w dniu 10.04., a co za tym idzie braku odpowiedzialności kontrolera lotu za profesjonalne sprowadzenie samolotu na pas.

Por. karta lotniska w rozdziale „Minima, wyposażenie i oświetlenie lotniska, obowiązujące procedury”. Przywołanym zapisem MAK jednoznacznie przyznaje, że podejście Tu-154M „101” 10.04.2010 miało miejsce w trybie RSP+OSP, a więc z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia (PAR). Zarówno zestaw radarowy RSP-6 jak i RSP-10 ma na wyposażeniu radar precyzyjnego podejścia (PAR)- por. specyfikacje techniczne w tym rozdziale.

Również w polskich Uwagach do Raportu MAK potwierdzono że podejście było wykonywane przy pomocy radaru PAR.

**Польский экипаж не внял предупреждениям и ошибся** , 10.04.2010

<http://news.rambler.ru/Russia/head/5965954/>

«Самолет сажали военные диспетчеры, но их вины здесь нет, — рассказал Infox.ru руководитель профсоюза авиадиспетчеров Сергей Ковалев. — Раз в неделю, а именно такова средняя нагрузка смоленского аэродрома, посадить самолет может кто угодно. Это 100% вина командира судна».

**Polska załoga nie posłuchała ostrzeżeń i popełniła błąd**, INFOX.ru, 10.04.2010, 22:02

<http://news.rambler.ru/Russia/head/5965954/>

Samolot sprowadzali wojskowi kontrolerzy, ale ich winy tu nie ma - powiedział Infox.ru szef związku kontrolerów ruchu lotniczego Siergiej Kowalew. - Raz w tygodniu, a właśnie takie jest średnie obciążenie lotniska w Smoleńsku, sprowadzić do lądowania samolot może ktokolwiek. To była na 100% wina kapitana samolotu.

**Tomasz Hypki: Katastrofa to wina Polaków**, SE.pl, 02.06.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/to-wina-polakow\\_141425.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/to-wina-polakow_141425.html)

- Czy wieża nie za późno zareagowała?

- Decyzja zależała od załogi. Najpełniejszą wiedzę dysponował dowódca samolotu. Samolot miał informacje o wysokości, wieża - o odległości. Próba zrzućenia odpowiedzialności na wieżę jest nieporozumieniem. Co, mieli strzelać do samolotu? Polskich pilotów nic nie usprawiedliwia.

**Ludzie z lotniska Siewiernyj**, Autorzy Michał Majewski, Paweł Reszka, Rzeczpospolita 18. 06. 2010 ,

[http://www.rp.pl/artykul/61991,495926\\_Ludzie\\_z\\_lotniska\\_Siewiernyj.html](http://www.rp.pl/artykul/61991,495926_Ludzie_z_lotniska_Siewiernyj.html)

Polska prokuratura prowadząca własne śledztwo wciąż nie ma podstawowych informacji- nie wie jaki radar był na Siewiernym. (...)

Rosjanie pracowali na radiolokacyjnym systemie lądowania RSP. Typu urządzenia do tej pory nie ujawnili.

Poprosiliśmy o pomoc Izydora Palkę, emerytowanego kontrolera lotów cywilnych i wojskowych z 37-letnim stażem, któremu pokazaliśmy fotografię sprzętu zamieszczoną na blogu Siergieja Amielina. Sądząc po fotografii, Rosjanie mieli RSP-10MN lub modyfikację tego urządzenia. RSP-10MN miałem okazję obsługiwać- powiedział nam Palka. (...)

Ryzenko (2) do odległości dwóch kilometrów od lotniska informował, że samolot jest na dobrej wysokości. Pytanie dlaczego, skoro prezydencki tupolew w kilku momentach miał inną wysokość niż wymagana. Na przykład 4 kilometry od pasa samolot powinien być 200 metrów nad ziemią. Tymczasem z meldunków nawigatora wynika, że był na wysokości 300 metrów.

Izydor Palka twierdzi, że taką różnicę na radarze widać doskonale: - Nie ma wątpliwości, że 100 metrów różnicy jest widoczne na wskaźniku.

Dlaczego nie było reakcji? Dlaczego Ryzenko nie korygował Protasiuka? Nie wiadomo. - Pytanie, czy sprzęt był dobrze skalibrowany - zastanawia się wojskowy kontroler.

Podobne wątpliwości ma Palka: -Czy system był oblatany, czyli dobrze skonfigurowany, czy został sprawdzony, czy był na Siewiernym na stałe, czy też przywieziono go jedynie na przyloty samolotów VIP-ów?

Siergiej Amielin: - Powstaje pytanie o dokładność radaru. Ta się waha, według różnych ocen, od 50 do 60 metrów. (...)

Dwa kilometry przed progiem pasa, nieco ponad 20 sekund przed katastrofą wszystko wygląda dobrze . Samolot jest trochę wyżej niż 100 metrów nad ziemią, tuż nad ścieżką schodzenia. Od tego momentu zaczęło się dziać coś złego.

Ryzenko w zeznaniach (3) podaje, że 2 kilometry przed lądowiskiem kreska oznaczająca Tu-154 mrugnęła na monitorze i „ślad tego mrugnięcia znajdował się na linii zejścia". Dalej kontroler mówi tak - „W odległości 1,5 - 1,7 km od pasa wydałem załodze komendę »horyzont«, ale przy tym na monitorze czujnika nie było już Tu-154. Kiedy Tu-154M zniknął z ekranu monitora wydałem załodze komendę »horyzont, horyzont«. Komenda »horyzont« oznacza zakończenie zniżania lotu".

Czy zeznania Ryzenki są spójne z zapisem rozmów z kokpitu Tu-154? Nie do końca. Ze słów Ryzenki wynika, że zareagował szybko, zaraz po tym, gdy kreska oznaczająca samolot zaczęła migać na ekranie. Z zapisów rozmów wyłania się inny obraz. Najpierw Ryzenko pedaje załodze, że są 2 kilometry od pasa, dopiero 13 sekund później wypowiada następną komendę: „Horyzont".

To już nie może pomóc. Katastrofa jest nieunikniona.

**Wieża miała obowiązek zamknięcia Siewiernego**, Nasz Dziennik, 3-4.07.2010, Autor: Zenon Baranowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20100703&id=po02.txt>

Na zdjęciach ze smoleńskiego lotniska widać antenę radaru RSP-10 MN. Do tej pory opinia publiczna była informowana, że Tu-154M realizował tzw. podejście nieprecyzyjne, a więc bez użycia radaru precyzyjnego zbliżania PAR. Tymczasem RSP-10MN to stosunkowo dobrej jakości radar klasy PAR dający kontrolerowi zbliżania wszelkie potrzebne dane o kursie i wysokości samolotu i umożliwiające bezpieczne sprowadzenie samolotu przynajmniej do

wysokości 60 metrów, w niektórych warunkach nawet do 30 metrów.

Producentem radaru jest ukraińska Aerotechnika. Urządzenie jest zmodernizowaną wersją sowieckich egzemplarzy. Jego przydatność w dużej mierze zależy od sposobu przetwarzania danych - większe są możliwości radaru ze skomputeryzowanym stanowiskiem dowodzenia. O obecności takiego stanowiska świadczą elementy klimatyzacji widoczne na zdjęciach smoleńskiej wieży.

Moskiewski Międzypaństwowy Komitet Lotniczy nie podał w swoim komunikacie żadnych danych na temat wyposażenia lotniska, poza niedokładną pozycją dwóch radiolaterni niekierunkowych. Brakuje też podstawowych danych na temat radaru.

### **Rosyjskie forum lotnicze**

[http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171\\_51.shtml](http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_51.shtml)

*druid: 10/06/2010 [21:13:31]*

На аэродроме стоял РСП-10. Это два радиолокатора в одном флаконе. Диспетчерский РЛ скорость обзора 10 секунд, встроенный вторичный канал в режиме УВД, режима RBS нет (у РСП-6 есть режим RBS но по всем сообщениям в Смоленске именно РСП-10). В настоящее время ВСЕ ТУ-154 летают в режиме RBS. Команды на переключение в режим УВД не было, поэтому скорее всего РП высоту борта по вторичке не видел. Точность достаточная для примерного вывода в район БПРМ (...)

Na lotnisku był RSP-10. Są to dwa radary w jednym. Dyspozytorski RŁ o czasie obrotu anteny 10 sekund, wbudowany kanał pomocniczy w trybie UWD, nie ma trybu RBS (w RSP-6 jest tryb RBS, ale wg wszystkich raportów w Smoleńsku jest RSP-10). Obecnie, wszystkie TU-154 latają w trybie RBS. Polecenia, aby przełączyć się w tryb UWD (ATC) nie było, więc najprawdopodobniej pułap samolotu nie był przez dyspozytora widziany. Dokładność jest wystarczająca do prawidłowego kierowania do bliższej NDB (...)

### **Zeznania kontrolerów ze Smoleńska. "Lotnisko było wojskowe", "Zaniżalem widoczność", gazeta.pl, 24.09.2010**

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8419890,Zeznania\\_kontrolerow\\_ze\\_Smolenska\\_\\_Lotnisko\\_bylo.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8419890,Zeznania_kontrolerow_ze_Smolenska__Lotnisko_bylo.html)

Jak powiedział podczas przesłuchania Plusnin (3), lotnisko Siewiernyj wyposażone jest w radiolokacyjny system lądowania RSP-6/M2.

### **Czy śledczy wiedzą, co wyciekło z tupolewa?, Nasz Dziennik, 29.07.2010, wywiad z *Siergiejem Amielinem***

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20100729&id=po01.txt>

Na lotnisku Siewiernyj znajdował się radar RSP-6. Radiolokacyjny system lądowania RSP-6 jest przeznaczony do regulowania ruchu na dalekich i bliskich podejściach do lotniska, a także do późniejszego naprowadzenia samolotów (już poza widocznością ziemi) na pas startowy lotniska i kontroli ich zniżania się do wysokości 150-200 m w trudnych warunkach meteorologicznych za pomocą głosowego przekazywania przez kierownika lotów komend dla załóg samolotów przez stacje radiowe łączności.



*Konsole operatorskie radaru RSP-6/M2*



fot. <http://vzrto.ru/services/19.html>

Zestaw radiolokacyjny RSP-6, fot. <http://en.valka.cz/viewtopic.php/title/SOV-RSP-6-radiolokacni-pristavaci-system/p/227250>

#### **Технические данные изделия РСП-6М2**

<http://vzrto.ru/services/19.html>

Радиолокационная система посадки РСП-6М2 предназначена для регулирования движения на дальних и ближних подходах к аэродрому посадки а так же для последовательного вывода самолётов (вне видимости земли) на взлётно-посадочную полосу аэродрома и контроля за их снижением до высоты 150-200 м. в сложных метеорологических условиях путём подачи команд экипажам самолётов через радиостанции связи.

#### **Dane techniczne zestawu RSP-6M2**

<http://vzrto.ru/services/19.html>

Radiolokacyjny system lądowania RSP-M2 jest przeznaczony do kontroli ruchu lotniczego - dalekiego i bliskiego podejścia do lądowania a także do kontroli lotu bez widoczności ziemi przy lądowaniu, do wysokości 150-200 m w trudnych warunkach pogodowych, z wydawaniem załodze poleceń drogą radiową.

#### **Rosja oporna ws. Smoleńska, Gazeta.pl, Autor: Wacław Radziwinowicz, Bogdan Wróblewski, 02.08.2010**

[http://wyborcza.pl/1,75477,8202991,Rosja\\_oporna\\_ws\\_Smolenska.html](http://wyborcza.pl/1,75477,8202991,Rosja_oporna_ws_Smolenska.html)

Zgodnie z konwencją chicagowską Klich powinien mieć dostęp do wszystkich prac MAK. Rosjanie nie chcieli mu jednak pokazać np. wyników oblotu lotniska Siewiernyj w Smoleńsku przez samolot-laboratorium. Dostał je dopiero po naleganiach. Oblot wykazał, że lotniskowy radar jest bardzo niedokładny - podaje wysokość z dokładnością do 300 m. Kontrolerzy w ostatniej fazie lotu nie mogli więc znać dokładnej pozycji tupolewa.

„**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

kontroler ruchu lotniczego

10:39:30,1	8 na kursie i ścieżce
10:40:13,5	4 na kursie i ścieżce
10:40:26,6	3 na kursie i ścieżce
10:40:38,7	2 na kursie i ścieżce”

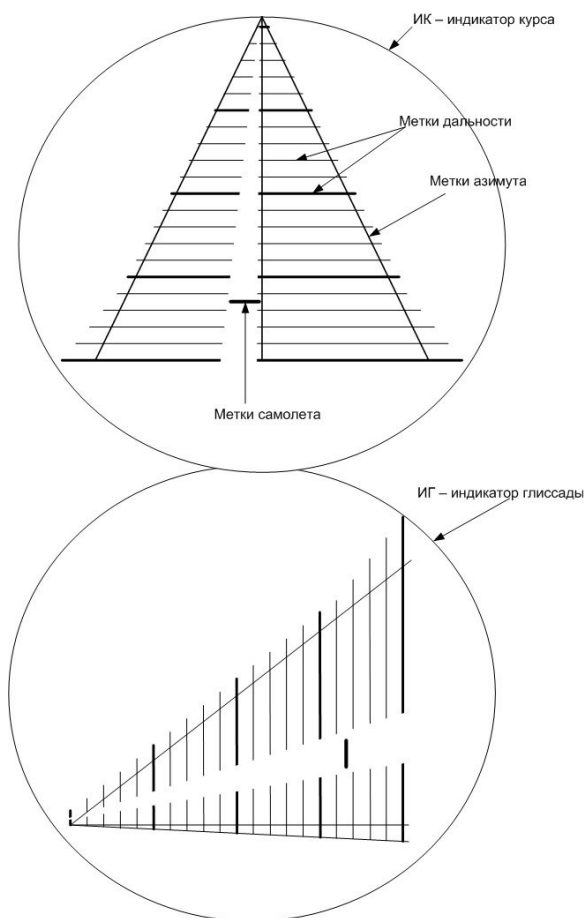
#### **Rosyjskie forum lotnicze**

[http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171\\_57.shtml](http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_57.shtml)

Poniżej: wskaźnik ПРЛ ВИСИ-75Т, używany jako część kompleksu radarowego RSP-6

<http://www.rusarm.com/files/arsenal/Arsenal-2010-1.pdf>, str.12

SMOLEŃSK: MEDIALNA DŻUNGLA LUSTER



**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.54

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

Linie ścieżki podejścia i strefy tolerancji są naniesione na demontowalny ekran. tolerancje ścieżki podejścia są zdefiniowane jako sektor o kącie 0,5 st. odpowiednio nad i pod ścieżką podejścia. Parametry dopuszczalnych odchyłek w zależności od odległości od pasa pokazano w tabeli poniżej.

Odległość od pasa (km)	Obszar tolerancji ścieżki podejścia (m)
10	+/-90
4	+/-35
1	+/-10

*W ostatecznym Raporcie MAK żonglował danymi, tak, aby udowodnić że naprowadzanie samolotu przez kontrolerów nie było obarczone błędem. W tym celu MAK operował częściowo ścieżką o nachyleniu 2 st. 40', a częściowo 3 st. 10', pomimo że załoga Tu-154M dysponowała kartą podejścia na której była wyłącznie ścieżka podejścia 2 st. 40'. Manipulacje MAK zostały skomentowane w dokumencie **Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.66, 67:*

Analizy odnoszące się do ścieżki zniżania 3st.10' nie korespondują z obowiązującą i opublikowaną ścieżką 2 st.40'.Przedstawione przez MAK informacje wskazują, że znacznik samolotu znajdował się poza dopuszczalnym błędem odchylenia nawet dla ścieżki 3st.10', co nie jest przez autorów Raportu skomentowane.

Dla ścieżki 3 st. 10'(...) już przed dolotem do 3 km, KSL w dalszym ciągu informował załogę o jej właściwym położeniu "na kursie i ścieżce", gdy w rzeczywistości samolot obniżał swój lot zwiększając odległość pionową od ścieżki.

Odleg. od DS26 [m]	H względem GP $\sim 3^{\circ}10'$ [m]	Wymiary strefy dopuszczalnych odchyłzeń [m]	Dopuszczalny błąd : 1/3 liniowych wymiarów strefy dopuszczalnych odchyłzeń
10000	- 60	± 90	± 30
9200	- 45	± 85	± 28
9000	0	± 83	± 27
8600	+ 75	± 80	± 26
8000	+ 35	± 75	± 25
7700	0	± 72	± 24
7300	+ 60	± 68	± 23
7000	+ 50	± 65	± 22
6280	+ 50	± 58	± 19
6000	+ 60	± 55	± 18
5250	+ 30	± 48	± 16

Komisja Millera w **Uwagach...** zaprezentowała obliczenia rzeczywistej ścieżki podejścia dla kąta 3 st. 10', w których odchyłki większe od dopuszczalnych zaznaczono kolorem czerwonym. Wynika z nich, że także dla tego kąta jakość naprowadzania przez kontrolera lotu nie mieściła się w dopuszczalnych tolerancjach, o czym nie wspomniał MAK w ostatecznym Raporcie.

5000	+ 10	± 45	± 15
4000	+ 10	± 35	± 12
3800	0	± 32	± 11
3500	0	± 30	± 10
3000	- 10	± 27	± 9
2500	- 60	± 22	± 7
2000	- 60	± 18	± 6
1950	- 60	± 17	± 6
1450	- 80	± 14	± 5

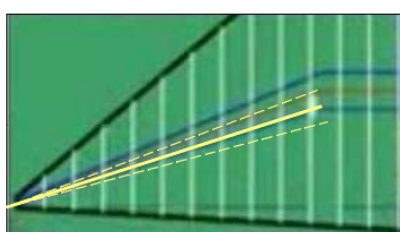
Poniżej: jakość kontroli podejścia. Linia czerwona wraz z niebieskimi liniami dopuszczalnej odchyłki to glisada o kącie 3 st. 10' (materiał z prezentacji MAK, pokazujący ścieżkę która nie występowała na kartach podejścia w 36.SPLT).

Linia żółta z żółtymi przerywanymi liniami dopuszczalnej odchyłki to glisada o kącie nachylenia 2 st. 40' (analogicznie jak na karcie podejścia którą dysponowała załoga Tu-154M) - opracowanie Autora.

Uwaga: skala skażona, dopasowana do rysunku MAK.

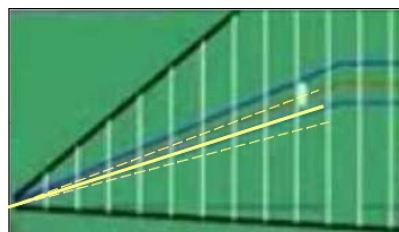
Przyjęto czasy i odległości wg materiałów MAK. Rzeczywista odległość samolotu od progu pasa była większa o ok.500-800 m od podanej w „Transkrypcjach” MAK.

Należy zwrócić uwagę, że pomimo odchyłek przekraczających maksymalną dopuszczalną odchyłkę (np. o godz. 10:39:32, 10:39:49, 10:39:56, 10:40:04, 10:40:12) załoga nie otrzymała komendy do odejścia na drugi krąg.



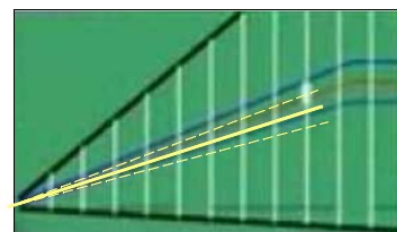
10:39:12

na ścieżce



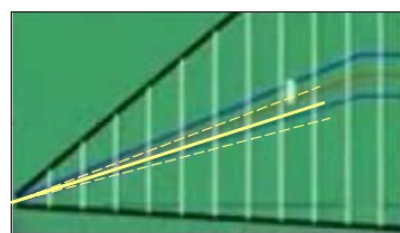
10:39:22

nad ścieżką



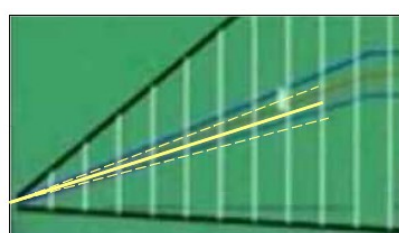
10:39:24

nad ścieżką



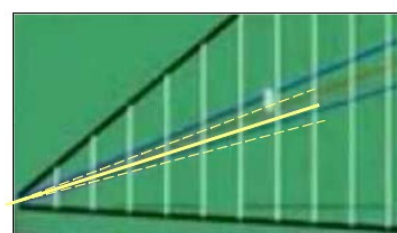
10:39:32 - 8 kilometrów

nad ścieżką



10:39:38

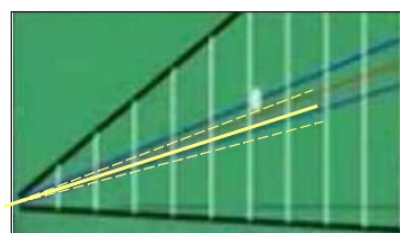
nad ścieżką



10:39:49 - 6 kilometrów

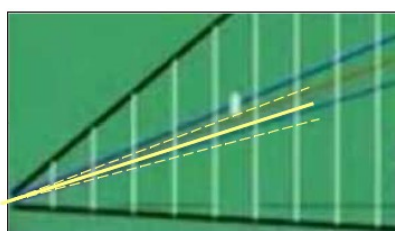
nad ścieżką





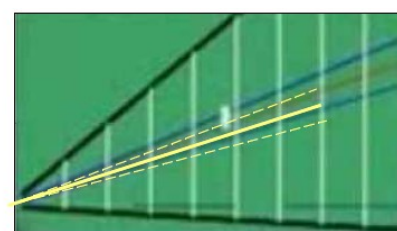
10:39:56

nad ścieżką



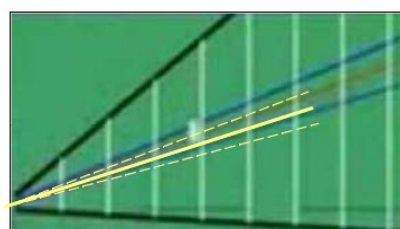
10:40:04

nad ścieżką



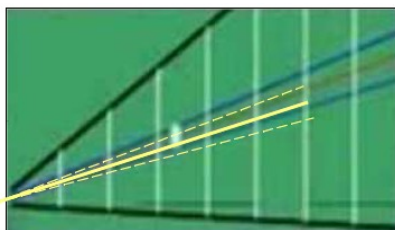
10:40:12 - 4 kilometry

nad ścieżką



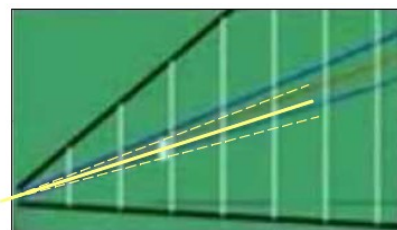
10:40:23 - &gt; 3 kilometry

nad ścieżką



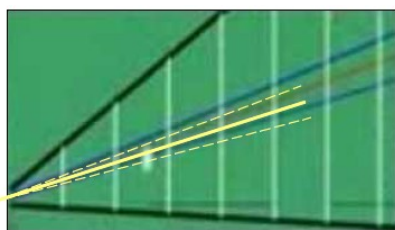
10:40:28

na ścieżce



10:40:35

na ścieżce



10:40:38 - 2 kilometry

pod ścieżką

**Dziwne przesłuchanie kontrolera z lotniska Siewiernyj (3), gazeta.pl, 26.06.2010**

[http://wyborcza.pl/1,75478,8066388,Dziwne\\_przesluchanie\\_kontrolera\\_z\\_lotniska\\_Siewiernyj.html](http://wyborcza.pl/1,75478,8066388,Dziwne_przesluchanie_kontrolera_z_lotniska_Siewiernyj.html)

Z protokołów śledztwa w sprawie katastrofy smoleńskiej wynika, że kontrolera lotu, który naprowadzał prezydenckiego Tu-154, przesłuchiwało w tym samym czasie dwóch prokuratorów. A zeznania w obu protokołach się różnią.

Sprawę ujawniła wczorajsza "Rzeczpospolita". Wiktora Ryżenkę, pomocnika szefa kontroli lotów na lotnisku Siewiernyj pod Smoleńskiem, przesłuchiowano w dniu tragedii (10 kwietnia, gdy samolot rozbił się z polską delegacją na pokładzie) między godz. 14 a 16.

Z akt wynika, że przesłuchanie prowadziło dwóch prokuratorów. Każdy na własną rękę. Zeznania kontrolera z obu przesłuchań nie pokrywają się. W pierwszym twierdzi on, że wydał polecenie przerwania lądowania (komenda: "Horyzont!"), gdy samolot był kilometr od lotniska. W drugim podaje odległość 1,7 km. W pierwszym Ryżenko twierdzi, że w chwili wydawania komendy widział samolot na monitorze radaru. W drugim, że obraz zniknął.

Płk Zbigniew Rzepa z Naczelnej Prokuratury Wojskowej (która bada sprawę wypadku) nie chciał wczoraj powiedzieć, czy sprzeczne zeznania kontrolera są dla polskich śledczych istotne, ani skomentować, co mogą one oznaczać.

Według jednego z pilotów 36. pułku lotniczego (do którego należał samolot) może to być dowód obciążający rosyjskich kontrolerów - że błędnie naprowadzali samolot.

**Wieża "w ciemno" naprowadzała Tupolewa? Naprowadzała na śmierć?!, 28.09.2010 Wypowiedź Edmunda Klicha**

[http://www.wpolityce.pl/view/2244/Wieza\\_w\\_ciemno\\_naprowadzala\\_Tupolewa\\_Naprowadzala\\_na\\_smierc\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/2244/Wieza_w_ciemno_naprowadzala_Tupolewa_Naprowadzala_na_smierc_.html)

- Uważam, że kontroler, który prowadził samolot w ostatniej fazie lotu - tzn. informował pilota o wysokości maszyny na ścieżce - ostatnie komendy mógł podawać załogę na pamięć. Mógł nie widzieć samolotu na ekranie radaru. I po prostu podawał dane nie o rzeczywistym położeniu samolotu, lecz o tym, gdzie - jak wynikałoby z jego doświadczenia - maszyna powinna się znajdować w konkretnym momencie.

- Zgadywał w ciemno?

- Tak to wygląda, ale, powiem panu, to jest normalne...

**K...wa! Co teraz ze mną będzie?**, Fakt.pl, 05.06.2010, Autor: Magdalena Rubaj

<http://www.fakt.pl/K-wa-Co-teraz-ze-mna-bedzie-,artykuly,73696,1.html>

– Cały czas jeszcze jestem w szoku i nie mogę dojść do siebie – relacjonuje nam osoba z załogi polskiego jaka-40, który 10 kwietnia lądował w Smoleńsku tuż przed maszyną z prezydencką delegacją. Nasz rozmówca był już przesłuchany przez polską prokuraturę. Opowiedział śledczym, co widział i słyszał na lotnisku w Smoleńsku. Prawo zakazuje mu ujawniania swych zeznań, bo śledztwo trwa, ale zdecydował się o tym opowiedzieć Faktowi, bo nie może pogodzić się ze zrzucaniem winy na załogę tupolewa.

Gdy auta rosyjskiej obsługi w końcu odjechały, z wieży wybiegł kontroler, głośno przeklinając. – Krzyczał, że będzie miał straszne kłopoty, wielkie problemy. Łapał się za głowę, zakrywał rękami twarz, biegł w kółko i powtarzał, co z nim będzie, że takie straszne kłopoty będzie miał – opowiada nam członek załogi jaka. Kontrolera dobrze zapamiętał, bo wyglądał na bardzo starego człowieka, ze zniszczoną, nalaną, mocno czerwoną twarzą.

– Boże, jacy ludzie tu pracują, pomyślałem – wspomina nasz rozmówca. – Po chwili przez okno wieży wyjrzał człowiek w zielonym mundurze. Wybiegł i zabrał tego kontrolera. Wojskowi zamknęli zaraz wieżę, a nam kazali wrócić do jaka. Nie było z nimi żadnej dyskusji. Kazali i już. Zamknęli nas na kilka godzin w samolocie – relacjonuje.

### **Dopuszczalne odchylenia od kursu i ścieżki przy podejściu statku powietrznego do lądowania wg KGS, RSP i RSP+OSP**

Rosyjskie forum lotnicze

[http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171\\_63.shtml](http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_63.shtml)

#### **Предельно-допустимое отклонение по курсу и глссаде при заходе воздушного судна на посадку по КГС, РСП и РСП+ОСП.**

Д до ВПП, км	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Формулы
По курсу ± м	32	65	97	128	161	192	224	256	289	$\Delta K_m = D_{km} * 32$
По глссаде ± м	16	16	25	32	40	48	56	64	72	$\Delta G_m = D_{km} * 8$

Отклонения ВС на участке от ДПРМ до БПРМ за пределы, указанные в таблице, являются грубым отклонением – экипаж обязан уйти на 2-й круг, а диспетчер должен дать команду об уходе на 2-й круг.

Odchylenia pozycji statku powietrznego na odcinku od dalszej NDB do bliższej NDB, pokazane w tablicy, uważa się za znaczące odchyłki- załoga jest zobowiązana odejść na drugi krąg, a kontroler dać rozkaz do odejścia na drugi krąg. Wartości pokazane w tabeli są większe niż zaprezentowane w ostatecznym Raporcie MAK i polskich Uwagach do niego.

**Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, wpolityce.pl, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokuja\\_i\\_strasza.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokuja_i_strasza.html)

(...) w Polsce i w Federacji Rosyjskiej są przepisy określone, że jeśli ląduje u nas HEAD, a u nich to się nazywa liternyj, czyli znaczy "osoba ważna", jeśli to jest tego typu lot, to muszą być wykonywane zdjęcia z ekranów podejścia – radiolokatorów. W czasie zeznania oficer, który kierował tym stanowiskiem, mówił, że sprawdził urządzenie robiące zdjęcie i urządzenie pracowało. No jak prosiliśmy o to, to powiedziano nam, że niestety żadnej pracy tych urządzeń nie stwierdzono, że nie ma żadnych zapisów.

(...) ja nie jestem w stanie potwierdzić, ja dostałem na piśmie, że tych zdjęć nie ma, my jako przedstawiciele Polski podejrzewamy, że mogą te zdjęcia być, bo na podstawie zeznań osoby, która włączała i sprawdzała te urządzenie, ona nie potwierdziła, że zdjęcie były, tylko że urządzenie było sprawne (4).

(2) Wiktor Anatolewicz Ryżenko (ur.1973), oddelegowany do pracy na Siewiernym 15.10.2009

(3) por. rozdział „Unieważnić zeznania kontrolerów !”

(4) "Mam wątpliwości, czy Rosjanie mówią prawdę", Dziennik.pl, 07.01.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/316511,mam-watpliwosci-czy-rosjanie-mowia-prawde.html>

"Mam pewne wątpliwości czy Rosjanie mówią prawdę, jeśli chodzi o to, czy mają te zapisy, czy nie, bo kontrolerzy w zeznaniach mówili, że urządzenia rejestrujące były sprawne i działały dobrze przed lotem. Tłumaczenie strony rosyjskiej jest takie, że taśma się zacięła i nie ma żadnego zapisu" - mówił Klich.

**Edmund Klich: Ostatnia niewiadoma - potrzebny eksperyment na drugim Tu-154**, Kontrwywiad RMF24, 30.09.2010  
<http://www.rmf24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-edmund-klich-ostatnia-niewiadoma-potrzebny-eksperyment-na,nId,300003>

**Konrad Piasecki:** A to prawda, że ci kontrolerzy, dzisiaj pisze o tym "Fakt", nie mieli uprawnień, że oni tego dnia nie powinni sprowadzać tego samolotu?

**Edmund Klich:** No jest to dla mnie zaskoczenie. Myśmy te dokumenty odnośnie uprawnień otrzymali, były one w języku rosyjskim. Całość została przekazana komisji pana Millera, bo oczywiście ja sam jako jedyny akredytowany nie mogę analizować stu stron dokumentów, a tutaj 33 osoby w komisji mogą to zrobić łatwiej. Nie mam żadnych danych.

**Konrad Piasecki:** Ale z pańskich ocen wynika, że oni tych certyfikatów mogli nie mieć? Co było w tych dokumentach rosyjskich?

**Edmund Klich:** Raczej nie wynika, żeby mogli nie mieć. Nie wyobrażam sobie, żeby stawić na stanowisko tak odpowiedzialne kogoś, kto nie ma aktualnych dopuszczeń do wykonywania lotów, ale wszystko jest możliwe.

**Protasiuk był zdany na Korsarza**, Nasz Dziennik, 30.11.2010, Z majorem rez. mgr. inż. Andrzejem Kotwicą., rozmawia Piotr Czartoryski-Sziler

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101130&typ=po&id=po51.txt>

- Na Siewiernym mieliśmy do czynienia z podejściem nieprecyzyjnym?

- Tak, jeżeli chodzi o system, którym dysponowało lotnisko (*por.przypis (1) w niniejszym rozdziale*). Z tego, co wiem, na tym lotnisku korzysta się z RSL - to jest taki system podejścia do lądowania, w którym nawigator podaje pilotowi tylko odległość od pasa i kurs, a pilot musi wiedzieć, na jakiej wysokości jest w danym momencie. Podejrzewam, że z tego tam korzystano.

**Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.136

Odbicie od statku powietrznego zobrazowane na wskaźniku kursu i ścieżki zniżania radiolokatora lądowania PRL powinno być widoczne do wysokości 60 m.

**Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

(...) major Wiktor Ryżenko, kontroler systemu lądowania, jego zadaniem było podawanie załodze wszystkich informacji (5)– od momentu wejścia na ścieżkę schodzenia do osiągnięcia wysokości decyzji.

(5) Przedmiotowe stwierdzenie wpisuje się w oficjalną narrację rosyjską mówiącą że zadaniem kontrolera lotu (operatora radaru precyzyjnego podejścia- PAR) nie było kierowanie lądowaniem i naprowadzanie samolotu za pomocą przekazywanych załodze komend, lecz udzielanie informacji. Ta pozornie drobna dezinformacja utrwała u Czytelnika materiału „Newsweeka” przekonanie o braku możliwości wydawania komend przez kontrolerów w locie w dniu 10.04, a więc także o braku ich odpowiedzialności za niewłaściwe sprowadzanie samolotu do lądowania.

**Wysłuchanie publiczne w Brukseli**, 7.12.2010, wystąpienie Zuzanny Kurtyki

[http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=133%3Awysuchanie-publiczne-w-brukseli&catid=45%3Aowiadczenia&Itemid=72&lang=pl](http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=133%3Awysuchanie-publiczne-w-brukseli&catid=45%3Aowiadczenia&Itemid=72&lang=pl)

Największym szokiem, jakiego doznałam podczas wizyty w Smoleńsku, było jednak odkrycie, że miejsce katastrofy jest zupełnie z boku pasa startowego. Jak kontrolerzy mogli zapewniać, że samolot był na prawidłowej ścieżce lądowania?

W dokumencie **Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.66,67, zwrócono uwagę na naprowadzanie samolotu przez kontrolera lotu obarczone niedopuszczalnym błędem dotyczącym położenia maszyny w niewłaściwym miejscu ścieżki podejścia. Załoga powinna zostać o tym poinformowana przez dyspozytora. Ponadto zawarto w nim następujące uwagi do jakości naprowadzania i kontroli lotu:

str. 105 - Niezrozumiała jest uwaga, że załoga "nie zamawiała radiolokatora". W kontekście tego stwierdzenia można stwierdzić, że KSL nie powinien przekazywać załodze żadnych informacji o położeniu samolotu względem ścieżki zniżania.

Żadna z załóg samolotów, również załoga Il-76 nie zamawiała radiolokatora, a wszystkie podejścia do lądowania były zabezpieczane przez KSL-a.

str. III- Grupa Kierowania Lotami nie poinformowała załogi samolotu Tu-154M o dostępnych pomocach nawigacyjnych.

Kierownik Strefy Lądowania udzielał błędnych informacji o usytuowaniu samolotu na ścieżce schodzenia w trakcie

podchodzenia do lądowania (...).

Informacje o warunkach meteorologicznych były niepełne i niewystarczające.

**Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?**, z kpt. Wiesławem Jedynakiem, członkiem Komisji Badania Wypadków Lotniczych rozmawia Monika Olejnik, Radio ZET, 18.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Pilotow-w-Smolensku-celowo-wprowadzono-w-blad,wid,13146800,wiadomosc.html>

Monika Olejnik: : Czy komisja Jerzego Millera i pan, doszli panowie do wniosku, że kontrolerzy wprowadzili w błąd naszą załogę.

Wiesław Jedynak: : To jest tak, tutaj też trzeba uważać, czy to było, zastanowić się czy było to działanie celowe, czy wynikało z jakiś niedostatków wyposażenia lub szkolenia, nie wiem, to też jest trudne do oceny, udowodnienia, ponieważ jak pani wie i państwo wiedzą, nie zachowały się materiały tak zwanej obiektywnej kontroli nad pracą tego kontrolera w normalnych warunkach, jest to wymaganie zarówno cywilne, jak i wojskowe, obraz ze wskaźników radarowych powinien być rejestrowany przez kamery, wtedy ten proces jak gdyby, też znowuż wiemy to od strony rosyjskiej, nie został zwieńczony sukcesem, stąd trudno ocenić, co tak naprawdę kontroler widział na wskaźniku.

Wtedy można by powiedzieć czy on to celowo robił, czy to było jego niedopatrzanie.

Natomiast dla mnie osobiście, jako pilota, mówienie, że samolot znajdował się w dopuszczalnej strefie odchyień, podczas gdy on w kluczowych miejscach podejścia, czyli nad dalszą radiolatarnią był tak, tak dużo za wysoko, no świadczy o tym, że ten system w ogóle nie powinien działać na tym lotnisku, bo to jest naprawdę odchylenie zbyt wielkie, żeby można było powiedzieć, że on był na poziomie właściwym. (...)

Dokładnie, to było potwierdzanie złej pozycji na ścieżce jest w pewnym sensie wprowadzaniem w błąd, może niecelowym, tak jak mówię, to może wynikać z wielu czynników, nie zawsze jest to wina człowieka, również po tamtej stronie może być to szereg błędów systemowych, bo jeżeli pracuje się na niesprawnych urządzeniach, starych, podatnych na zakłócenia, no nie wiem, ma się wytyczną złą ścieżkę, bo przecież ta ścieżka ciągle jest tematem jakiś manipulacji. W raporcie MAK jak się to czyta to trudno poważnie traktować wypowiedzi ekspertów, którzy raz się odnoszą do ścieżki 2.4 stopnia, potem do 3.10, na koniec 3.20, no przecież tak nie można manipulować, jest albo jedna ścieżka, albo inna i tyle.

**"Korsarz" bez identyfikacji radarowej**, Nasz Dziennik.pl, 22.02.2011, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110222&typ=po&id=po14.txt>

W ocenie Ignacego **Golińskiego**, byłego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, bez względu na to, czy załoga podejmie decyzję o lądowaniu, czy też o odejściu na drugi krąg, służby naziemne lotniska powinny uważnie obserwować radar. Wprawdzie kiedy samolot przekroczy wysokość decyzji i kontynuuje zniżanie, kontrolerzy nie biorą już odpowiedzialności za lot, to jednak wcześniej powinni załogę zakomunikować zarówno fakt zbliżania się do wysokości decyzji, jak i o jej osiągnięciu przez komendę "wysokość decyzji" lub komunikat np. "100 m", co jest przez pilotów jednoznacznie odczytywane. - Powinno ze strony kontroli lotów paść przynajmniej hasło "wysokość 100 m", jeśli mówimy o lądowaniu według procedur wojskowych. W procedurach cywilnych kontroler podałby komunikat "wysokość decyzji". W Smoleńsku nie padła żadna z tych komend i nie tu nie usprawiedliwia braku reakcji kontrolerów - ocenił.

Niewłaściwe działanie smoleńskiej wieży może mieć swoje źródło także w fakcie, że Wiktor Ryzenko, który do ostatniej chwili naprowadzał samolot Tu-154M, nie posiadał uprawnień do sprowadzania tego typu statku powietrznego. Nigdy przed 7 kwietnia (kiedy pogoda była idealna i piloci, widząc pas, nie potrzebowali jego pomocy) nie pracował na lotnisku w Smoleńsku, nie znał jego specyfiki, nigdy wcześniej nie obsługiwał radaru RSP-6M-1, więc nie znał sprzętu, na którym pracował, a służbę jako KSL odbywał w życiu tylko kilkakrotnie, co zapewne poskutkowało utratą odruchów i biegłości w praktycznym stosowaniu procedur. Te fakty mogły mieć decydujący wpływ na wywołanie katastrofy. Do tego Ryzenko działał w stresie. Krasnokutski i Plusnin upominali kogoś (prawdopodobnie właśnie Ryzenkę), aby się nie trząsł. Stres i skrajny brak doświadczenia odbiły się na jakości jego pracy. Mylił się, chociażby podając odległość do pasa załogę iła, i był przez Plusnina poprawiany.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 26,30

**Edmund Klich:** Jeśli chodzi o zabezpieczenie nawigacyjne, radiolokacyjne, to tam był system: bliższa radiolatarnia, dalsza radiolatarnia plus RSP-6 M, tak się nazywał.

Według mnie Rosjanie zrobili tutaj pewną manipulację, bo my byliśmy od razu, następnego dnia czy dwa dni później, na tym stanowisku i kolega, który zajmuje się tymi sprawami, radiolokacją i przelotami, mówił, że ścieżka była narysowana pod kątem dwa czterdzieści.

A Rosjanie podciągnęli sobie ją do trzy dziesięć, tak lepiej pasowało do tych komend kierownika lotu.

(...) wynika z zeznań, że ta strefa zakłóceń czy przeszkód terenowych była bardzo duża, dlatego że tam przecież te drzewa nie były ścinane, potem je ścięto. To są zakłócenia. I wiadomo, że od 1,5 km ten obserwator, ten kontroler strefy lądowania praktycznie już nic nie widział i on tę komendę „horyzont”, to znaczy wyprowadzenie do lotu poziomego, podał, jak mu już zniknął znacznik. A więc te przyrządy, raz, że były przestarzałe, a dwa, że oprócz tego jeszcze nie spełniały pewnych parametrów technicznych.

**"Nowaja Gazieta": Włączony piecyk na wieży zakłócał pracę urządzeń, RMF24, 21.01.2011**

<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-nowaja-gazieta-kontrolerzy-w-smolensku-robili-co-mogli,nld,319605>

Według MAK, z powodu niewystarczającego wyposażenia technicznego kontrolerzy tylko w przybliżeniu znali położenie samolotu nad pasem startów i lądowań - pisze "Nowaja Gazieta".

Pismo dodaje, iż ze stenogramów wynika, że ze zwierzchnikami kontaktowali się oni przez telefon miejski; **że włączony piecyk (elektryczny) na wieży zakłócał pracę jakichś urządzeń (fachowcy nie wykluczają, że radaru lotniczego)** i że szef grupy kontrolerów Nikołaj Krasnokutski uskarżał się, iż pracuje bez dni wolnych.

Na wieżę swobodnie wchodziłi postronni, a na kontrolerów naciskali zwierzchnicy

## STATUS KONTROLERA LOTU (ROZKAZY CZY REKOMENDACJE), BRAK ZGODY / ZAKAZU LĄDOWANIA

**Forum smoleńskie**

**Ferganec** » 10 anp 2010, 12:11

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=60>

Как сообщили "Интерфаксу" в УВД Смоленской области, аэропорт "Северный" был закрыт из-за тумана, пилоту предлагалось посадить лайнер в Минске или Москве на выбор, но он принял решение сажать машину в Смоленске. По некоторым данным, при четвертой попытке захода на аэродром самолет разбился.

Jak podał agencji „Interfaks” Wydział Spraw Wewnętrznych obwodu smoleńskiego, lotnisko Siewiernyj było zamknięte z powodu mgły, pilotowi dano wybór żeby lądował w Mińsku lub w Moskwie, ale on zdecydował że wylądować w Smoleńsku. Według niektórych danych, przy czwartej próbie lądowania samolot rozbił się.

**Wypowiedź zastępcy szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generała Aleksandra Aloszyna.**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/gen--aloszyn--zaloga-kilkakrotnie-zignorowala-polecenia,56511,1>  
**PAP, 10-04-2010, 18:19**

Załoga samolotu, którym leciała polska delegacja z prezydentem Lechem Kaczyńskim na czele, kilkakrotnie nie wykonała **polecen** kontrolera lotów na lotnisku w Smoleńsku (...) *powiedział zastępca szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generał Aleksandr Aloszyn.*

Oficjalną wypowiedź gen. Aloszyna nt. przyczyn katastrofy (gwałtowny manewr szybkiego obniżania w gęstej mgle) przytoczył w programie TVN24 ze Smoleńska w dniu 10.04.2010 Andrzej **Zaucha**. Ponadto podał hipotetyczne przyczyny katastrofy (pogoda, błąd pilota, awaria maszyny).

<http://www.youtube.com/watch?v=oWUCO6xLPG0&feature=related>

**Wywiad z kontrolerem lotu- P.Plusninem**

TVN24, 11.04.2010

<http://www.tvn24.pl/-1,1651830,0,1,wieza-nie-mowila-po-angielsku-i-odradzala-ladowanie,wiadomosc.html>

*Pyt:* Mielіśmy informację, że proponowano mu lądowanie w innych miastach.

*Kont:* To też mu proponowałem (1).

*Pyt:* A dlaczego odmówił?

*Kont:* To jego trzeba by spytać.

(1) *W „Transkrypcji 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, nie ma rekomendacji kontroli lotów do udania się na lotnisko zapasowe ani odmowy mjr Protasiuka*

**Wywiad z kontrolerem lotu- P.Plusninem**

TVN24, 11.04.2010

<http://www.tvn24.pl/-1,1651830,0,1,wieza-nie-mowila-po-angielsku-i-odradzala-ladowanie,wiadomosc.html>

Pyt: Zaczął podejście do lądowania, którego mu Pan zabraniał?

Kont: Nie mogłem mu zabronić. Ja mu rekomendowałem, że nie należy go wykonywać.

**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku, Rebelya.pl**

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

Zeznanie W.Ryżenki z 10.04.2010: Chcę zaznaczyć, iż kontroler lotów wydaje zgodę na lądowanie samolotu, tylko wtedy, kiedy nawiąże wizualny kontakt z samolotem, a kapitan samolotu zobaczy pas startów i lądowań. Jednakże, po wydaniu przeze mnie komendy „Horyzont” łączności z załogą samolotu TU-154 już nie było, to znaczy on nie odpowiadali. Wydanie zezwolenia lub zakazu lądowania wchodzi w zakres obowiązków kontrolera lotów. Plusnin komendy zezwalającej na lądowanie samolotu nie wydał.

**Pilot za sterami jest ważniejszy od prezydenta - wywiad z majorem Michałem Fiszerem**

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7763291,Pilot\\_za\\_sterami\\_jest\\_wazniejszy\\_od\\_prezydenta\\_\\_wywiad.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7763291,Pilot_za_sterami_jest_wazniejszy_od_prezydenta__wywiad.html)

-A jakie są relacje pilot - kontroler wieżowy?

-Na Wschodzie jest przyjęte, że sugestie kontrolera wieżowego są dla pilota wiążące. Taka jest mentalność. Wiedzą, że jeżeli przylatuje samolot zachodni, cywilny to komendy kierownika lotów z wyjątkiem jakichś wyjątkowo stanowczych, takich jak np. zamknięcie lotniska są informacją, z których pilot może skorzystać lub nie. Chyba, że są to komendy typu "zabraniam". Wtedy pilot musi się im podporządkować.

**Smoleńska droga podejścia, Polska Zbrojna, Autorzy T.Białoszewski, M.Sarjusz-Wolski**

Procedury decyzyjne na Wschodzie i Zachodzie (w tym w Polsce) są odmienne. W Rosji to kontroler z lotniskowej wieży wyrokuje, czy pilot może rozpocząć procedurę lądowania, podczas gdy na Zachodzie taką decyzję podejmuje dowódca załogi. Kontroler z wieży jedynie sugeruje rozwiązanie. Może oczywiście zabronić lądowania, zamykając lotnisko, ale dzieje się tak jedynie wtedy, gdy jest zablokowany lub nieczynny pas albo nastąpiły inne uszkodzenia infrastruktury lotniskowej.

**Tomasz Hypki: Katastrofa to wina Polaków. ,SE.pl, 02.06.2010**

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/to-wina-polakow\\_141425.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/to-wina-polakow_141425.html)

- A czy Rosjanie nie mogli odmówić przyjęcia samolotu, żeby nie ryzykować, że na ich kiepskie lotnisko spowite mgłą spadnie kolos wypełniony paliwem?

- Nie mogli, nie ma takiej procedury. Lądować czy nie lądować - decyduje załoga.

**Wyjaśnienia Edmunda Klicha ws katastrofy cz.2- TERAZ MY -24.05.2010**

<http://www.youtube.com/watch?v=xbibQLCot5I&feature=related>

A.Morozowski: Ale czy na przykład lotnisko nie powinno być po prostu zamknięte?

E.Klich: Nie ma takich procedur zamykania ani cywilnych lotnisk ani wojskowych.

A.Morozowski: A to dlaczego jak jest mgła na przykład w Warszawie...

E.Klich: To lotnisko nie przyjmuje. Nie jest zamknięte.

A.Morozowski: To czy w takim razie nie mógł powiedzieć że nie przyjmuje?

E.Klich: Piloci dostali tak zwane lądowanie warunkowe, to znaczy że wysokość decyzji ich obowiązuje, a kierownik lotów może im dać lądowanie według tej zasady, która panowała na lotnisku Smoleńsk, jak zobaczy samolot. I takiej decyzji nie dostali. Bo on ich nie miał prawa widzieć przy tej pogodzie.

**Z por. Arturem Wosztylem rozmawiają A.Kublik i W. Czuchnowski**

*„Tupolew wcale nie lądował”, Gazeta Wyborcza 21.05.2010*

[http://wyborcza.pl/1,75478,7913721,Tupolew\\_wcale\\_nie\\_ladowal.html?as=2&startsz=x](http://wyborcza.pl/1,75478,7913721,Tupolew_wcale_nie_ladowal.html?as=2&startsz=x)

-Tupolew wcale nie lądował. Robił podejście do lądowania i w jego trakcie doszło do katastrofy.

Podejście wygląda tak, że samolot zniża się do swojej minimalnej wysokości i wykonuje lot w kierunku lotniska. Jeżeli na tej wysokości w odpowiedniej odległości od drogi startowej ma kontakt wzrokowy z ziemią, może się zniżyć i kontynuować, nawet gdyby wieża podała mu gorsze -warunki.

Jeżeliby wieża powiedziała: "kategorycznie zabraniam", wtedy pilot nie robiłby nawet podejścia do lądowania.

-Wieża może zabronić lądowania?

-Kontroler zawsze może zabronić, w każdym momencie. Kieruje ruchem na lotnisku. Jest panem i władcą.

-10 kwietnia wieża powinna była zabronić Tu-154 lądowania?

- Nie chcę spekulować.

-Ale skoro warunki pogodowe były poniżej minimum dla tupolewa, to znaczy, że on nie mógł lądować, czyli wieża powinna była mu tego zabronić.

- Kontroler powinien dać jednoznaczną informację.
- Jednoznaczną?
- Podać: "zabraniam podejścia".

**Znamy wstępny raport z katastrofy**, *Życie*, 20.05.2010

<http://www.zycie.ca/2010/05/znamy-wstepny-raport-z-katastrofy/>

Komisja nie odpowiedziała na pytanie jednego z dziennikarzy, czy lotnisko w Smoleńsku powinno zostać zamknięte 10 kwietnia z uwagi na trudne warunki atmosferyczne.

**Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, *wpolityce.pl*, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokuja\\_i\\_strasza.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokuja_i_strasza.html)

Kolejne pismo 17 kwietnia, pytanie o system ratownictwa, m. in pytanie, czy jeśli są warunki poniżej minimalnych istnieje procedura zamknięcia lotniska, czy taki obowiązek jest przez kierownika lotów, czy przez kogoś innego, bo między innymi na wysłuchaniach tych osób chyba kierownik lotów prosi... Jeślibym się pomylił...

A jedna z tych osób powiedziała, że taka procedura jest z tym, że decyduje o tym dowódca jednostki, no tutaj specyficzna sytuacja, bo tutaj jednostki nie było. Ale ktoś tam był odpowiedzialny za całość tego zespołu, więc ktoś mógł ewentualnie podjąć (...)

**Konferencja prasowa A.Macierewicza z dn.01.10.2010**

[http://polityczni.pl/macierewicz\\_o\\_katastrofie\\_smolenskiej,audio,50,5345.html](http://polityczni.pl/macierewicz_o_katastrofie_smolenskiej,audio,50,5345.html)

Załącznik do Rozkazu Ministra Obrony Federacji Rosyjskiej Siergieja Iwanowa nr 275 z 24.09.2004 w sprawie wykonywania lotów lotnictwa państwowego: kierownik kontroli lotów ma obowiązek zezwalać lub zabraniać lądowania statków powietrznych w zależności od meldunków załóg i obserwatorów (...)

W przypadku wątpliwości co do bezpiecznego wyniku lądowania - wydać załodze rozkaz do odejścia na drugi krąg a osobom z grupy kierownictwa lotów- udzielić wskazówek co do dalszych działań.

*Analogiczny zapis dotyczący możliwości zabronienia lądowania znalazł się we fragmencie zeznań płk.Murawiowa, do których 18.02.2011 (dzień po powrocie polskich prokuratorów z Moskwy) dotarły Wiadomości TVP1. Informacja o zawartości tego zeznania została zaś określona jako „sensacyjna”.*

*W związku z krótkim czasem pomiędzy powrotem ppłk. Karola Kopczyka i mjr. Jarosława Seja z Moskwy a ujawnieniem zeznań Murawiowa, można domniemywać że autorem przecieku jest Naczelną Prokuratura Wojskowa.*

**Niewiele brakowało do szczęśliwego lądowania TU-154**

Rozmowa Grzegorza Ślubowskiego z mjr **Aleksandrem Koronczykiem**, 06.10.2010

<http://www.polskieradio.pl/7/473/Artykul/266391,Niewiele-brakowalo-do-szczesliwego-ladowania-TU154>

G.S.: Główne pytanie jest takie: dlaczego ten samolot w tym miejscu znalazł się tak nisko? Dlaczego on znalazł się tak nisko? Tutaj przed nami jest gwałtowny spadek, parów.

A.K.: My zadajemy ciągle to pytanie: jak to się stało, że ten samolot znalazł się właśnie tutaj? Dlaczego znalazł się tak nisko kilometr od pasa startowego? Dlaczego tak zboczył z kursu? Ja jestem sam pilotem i mogę to wyjaśnić. Uważam, że dowódca załogi, już będąc w tym miejscu, myślał, że jest nad pasem startowym (1), bo meldunek nawigatora „10 metrów” to początek wyrównywania lotu. Problem polega na tym, dlaczego pilotowi nikt wcześniej nie powiedział, że znajduje się tak daleko od pasa startowego? Dlaczego nie było prowadzonej najprostszej czynności, czyli kontroli wysokości? Tutaj, gdzie się znajdujemy, wysokość powinna wynosić 50, 60 metrów, dokładnie tyle albo wyżej.

G.S.: Przepraszam, a kto miał mu to powiedzieć? Wieża?

A.K.: Oczywiście pilota o wysokości lotu powinien poinformować nawigator, drugi pilot i wieża kontroli lotów. Przede wszystkim obsługa naziemna. Wszystkie regulacje i rosyjskie, i międzynarodowe zakładają, że jeśli lotnisko przyjmuje samolot, to obsługa naziemna bierze na siebie odpowiedzialność. To oczywiście nie znosi odpowiedzialności załogi. Ważne jest to, że w tym locie widać wyraźnie, że dowódcy naprawdę niewiele było trzeba. Jemu brakowało jednej podpowiedzi – że odległość do pasa startowego wynosi kilometr. Jeśliby mu to ktoś powiedział, to do tragedii by nie doszło. On się zniżał po mistrzowsku (1), ale widzicie, tam, gdzie widać reflektory, to droga na pas startowy, a my jesteśmy od tego miejsca 100-110 metrów na lewo. I jeszcze jest kilometr do pasa startowego. Gdyby ktoś mu podpowiedział, to do tej tragedii by nie doszło.

G.S.: Taki duży spór jest w tej chwili, czy to jest lotnisko wojskowe, czy to jest lotnisko cywilne.

A.K.: Bez różnicy. W lotnictwie nie ma takich pojęć, a jeżeli nawet są, to nie mają znaczenia. Jeśli wydano zgodę na przyjęcie samolotu, to niezależnie od tego, jakie to było lotnisko, nawet jeśli to prywatne lotnisko, wszyscy ponoszą odpowiedzialność. Niezależnie od właściciela za bezpieczeństwo lotu i dostarczanie informacji odpowiedzialność

ponosi służba lotniska. Ja nie wiem, jak się wtedy zachowywali kontrolerzy lotów, co robili. Do opinii publicznej nie dotarła nawet jedna potwierdzona informacja o tym, co się działo na wieży kontrolnej. Jestem jednak pewny, że dowódca tego lotu był pozostawiony całkowicie sam sobie, tak jakby mu mówili: chcesz, ląduj, nie chcesz, nie ląduj.

*(1) Major Koronczyk mówiąc o mistrzowskim lądowaniu i sugerując że pilot spodziewał się pasa zanim usłyszał sygnał bliższej radiolaterni sam sobie zaprzecza, ponieważ próba lądowania przed radiolaternią wykonana przez pilota klasy mistrzowskiej jest wyjątkowo nieprawdopodobna. Zdaniem Autora przytoczona wypowiedź służy dezinformacji, tyle że subtelniejszej niż zwykle dzieje się to przy sprawie Katastrofy Smoleńskiej.*

*Istnieje jeszcze (mniej prawdopodobna) możliwość, że mjr Koronczyk w tej wypowiedzi w sposób zawoalowany wskazuje że „**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, w której sygnał bliższej radiolaterni odzywa się w miejscu gdzie samolot powinien być na pułapie 70 m, a jest 50 m niżej, jest fałszywa. Jeśli tak jest, to wypowiedź mjr Koronczyka może stanowić element zakulisowej wojny pomiędzy rosyjskimi służbami specjalnymi (np. jego związków z GRU), i może pośrednio wskazywać na możliwość zamachu (por.rozdział „Hipoteza zamachu”) i/lub fałszowania dowodów przez stronę rosyjską.*

**„Kropka nad i”, TVN24, 25.10.2010, z Jerzym Millerem rozmawia Monika Olejnik**

[http://www.tvn24.pl/11940,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/11940,1,kropka_nad_i.html)

*M.O.:* A Pan wie jakie procedury obowiązywały?

*J.M.:* Nigdy nie zadawaliśmy takiego pytania stronie rosyjskiej, dlatego bo to nie jest kwestia terminologii tylko to jest kwestia obowiązków kraju-gospodarza wobec samolotu wiozącego 96 oficjalnych gości przyjeżdżających na oficjalne uroczystości rocznicowe, a w związku z tym przyznam, że nigdy stronie rosyjskiej polska komisja nie zadawała takiego pytania, bo ono jest- moim zdaniem- drugorzędne.

*M.O.:* Ważne było to pytanie, dlatego że jeśli obowiązywały procedury wojskowe to kontrolerzy powinni nie pozwolić na lądowanie naszego samolotu.

*J.M.:* Ja myślę że powinniśmy podejść do tego trochę inaczej. Pani na pewno jako gospodyni dowolnego spotkania nie pozwoliłaby swoim gościom na podejmowanie Pani zdaniem nadzwyczajnego ryzyka, gdyby się z Panią chcieli spotkać- a w związku z tym, abstrahując od wszelkiego rodzaju paragrafów i przepisów prawnych jest jeszcze coś takiego jak dbałość o bezpieczeństwo swoich gości. I przyznam szczerze, że mnie troszkę zaskoczyła ta dyskusja, która uzależnia obowiązki gospodarza lotniska od jakiegokolwiek procedury. Przecież lądujemy na lotnisku, a nie w szczerym polu...

*M.O.:* Czy według Pana pracownicy wieży kontroli powinni zabronić lądowania naszemu samolotowi, naszym pilotom ?

*J.M.:* To jest przedmiotem prac naszej komisji i niestety na razie nie mogę odpowiedzieć wprost na to pytanie, ale nasza komisja dużo czasu poświęciła temu wątkowi i swoje zdanie mamy.

**Pilot do końca wciskał gaz, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

W pewnym momencie inicjatywę na wieży przejął Nikołaj Krasnokucki. Zaczął dzwonić m.in. do ośrodka Logika w Moskwie, czyli odpowiednika naszego Centrum Operacji Powietrznych. Nie mógł jednak porozumieć się z jego dowódcą. Trudno powiedzieć, czy ów rzeczywście tego dnia był poza Moskwą na swojej daczce, czy też po prostu, nie chcąc podejmować żadnych decyzji, dyplomatycznie zniknął z zasięgu telefonu.

Krasnokucki nalegał, żeby ktoś w Moskwie zdecydował, czy tupolew z prezydentem Lechem Kaczyńskim może w tych warunkach lądować. Nie udało mu się jednak porozumieć z nikim, kto wzięłby na siebie odpowiedzialność.

Kazali mu decydować – mówi nasz informator.

**Katastrofa w Smoleńsku. "Niech lądują, może im się uda", Wiadomości24.pl, 24.09.2010, Autor: Katarzyna Olczak**

[http://www.wiadomosci24.pl/artykul/katastrofa\\_w\\_smolensku\\_niech\\_laduja\\_moze\\_im\\_sie\\_uda\\_160965.html](http://www.wiadomosci24.pl/artykul/katastrofa_w_smolensku_niech_laduja_moze_im_sie_uda_160965.html)

Płk gwardii Nikołaj Krasnokucki dzwonił do dowództwa wojsk lotniczych w Moskwie, by dostać zgodę na zamknięcie lotniska. Usiłował skontaktować się z "głównodowodzącym", ale informowano go, że jest nieosiągalny. Rozmówcy z Moskwy uważali, że pomimo fatalnych warunków Polakom należy pozwolić lądować. "Może im się uda" - twierdzili.



**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku, Rebelya.pl**

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

Pytanie śledczego (I.Szeląga) do **Plusnina P.W.** : Skąd Pan wiedział, załoga polskiego samolotu TU-154 z 10 kwietnia 2010 roku słabo włada językiem rosyjskim?

Odpowiedź **Plusnina P.W.** : Stopnia władania językiem rosyjskim przez załogę TU-154 nie znałem, ale zważywszy na fakt, iż przy przyjmowaniu samolotów w dniu 7 kwietnia 2010 roku na lotnisku „Siewiernyj” niektóre załogi polskich samolotów słabo znały język rosyjski, ja, mając na uwadze ewentualne pogorszenie warunków pogodowych wtedy kiedy załoga znajdowała się w gestii Centrum Strefowego Kierowania Ruchem Lotniczym Republiki Białorusi, zwróciłem się do operacyjnego dyżurnego Sztabu Kierowania Lotnictwem Wojskowo-Transportowym Sił Powietrznych Federacji Rosyjskiej w m. Moskwie, mającego hasło wywoławcze „Logika” aby rozważono możliwość skierowania samolotu TU-154 na inne lotnisko tak, aby nie wszedł on w strefę obsługiwaną przez lotnisko „Siewiernyj” i aby w ten sposób ewentualnych problemów z barierą językową.

**"Nowaja Gazieta": Włączony piecyk na wieży zakłócał pracę urzędów, RMF24, 21.01.2011**

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-nowaja-gazieta-kontrolerzy-w-smolensku-robili-co-mogli,nId,319605>

Kontrolerzy z lotniska Siewiernyj uczynili nawet więcej, niż mieli prawo zrobić (2) - przytacza pismo opinii prezesa Federalnego Związku Zawodowego Kontrolerów Lotów Rosji Siergieja Kowalowa.

Oni mogli tylko informować załogę o złej pogodzie i słabej widoczności; nie powinni dawać komendy odejścia na drugi krąg. Zobaczywszy, że prędkość wertykalna samolotu jest niedopuszczalnie wielka, kontrolerzy trzy razy dali komendę przerwania zniżania (3). Jednak samolot nie zdołał już jej wykonać - powiedział Kowalow.

(2) przedmiotowa teza jest zgodna z rosyjską narracją że lot 10.04.2010 był lotem cywilnym.

(3) w informacji nie zaznaczono, że komendy przerwania zniżania zostały wydane za późno, gdy samolot był już na niebezpiecznej wysokości. Przywołany tekst polskiego medium (RMF24) nie zawiera sprostowania jawnie nieprawdziwych i dezinformujących tez rosyjskich. Np. informację o statusie lotu zawierają **Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.97

**POGODA****Katastrofa według instrukcji, Rzeczpospolita 06-07.11.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka**

W maju 2010 ówczesny dowódca 36SPLT, płk.Ryszard **Raczyński** w autoryzowanej pisemnie wypowiedzi dla nas mówił: „Otrzymana przez załogę przed wylotem prognoza pogody mówiła o trudnych warunkach na lotnisku w Smoleńsku, jednak nie gorszych niż minimalne dla tego lotniska i samolotu.”

**Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin, 10.04.2010**

<http://www.premier.gov.ru/events/news/10179/>

**И.Е.Левитин:** Метеоусловия были тяжелые: был практически сплошной туман, видимость, предварительно, 400 метров при нормативе в 1000.

**В.В.Путин:** Норматив 1000?

**И.Е.Левитин:** 1000 метров.

**В.В.Путин:** А видимость была 400?

**И.Е.Левитин:** Да, и пилот был предупрежден о том, что здесь такая сложная ситуация. Разговор был на русском языке. Мы теперь это все хотим подтвердить по самописцам - как это все происходило. Но он был оповещен по сложным метеоусловиям.

tlumaczenie za: <http://pluszaczek.salon24.pl/237383,katastrofa-tu-154m-pol-roku-po>

**И.Е. Левитин:** Warunki meteorologiczne były trudne: praktycznie biorąc była kompletna mgła, widoczność wynosiła 400 m, podczas gdy norma widoczności wynosi 1000 m.

**W.W. Putin:** Norma wynosi 1000?

**И.Е. Левитин:** 1000 m.

**W.W. Putin:** A widoczność była 400?

**И.Е. Левитин:** Tak, i pilot był uprzedzony, że tutaj jest taka trudna sytuacja.

(...)

**Г.С.Полтавченко:** Действительно, Владимир Владимирович, мы вместе с губернатором Сергеем

Владимировичем Антуфьевым и членами делегации ожидали посадки самолета. К нам подошел руководитель полетов, доложил, что метеорологическая обстановка сложная. Это было действительно так. Я думаю даже, видимость там была менее 400 метров, может быть. Это было где-то в районе 10.30. Видимость была порядка 100-150 метров. Очень сильный, плотный туман, а вверх - еще влажнее.

tlumaczenie za: <http://pluszaczek.salon24.pl/237383,katastrofa-tu-154m-pol-roku-po>

G.S.Poławczenko: Rzeczywiście, Władimirze Władimirowiczu, razem z gubernatorem Siergiejem Władimirowiczem Antufiewem i członkami delegacji oczekiwaliśmy na lądowanie samolotu. Podszedł do nas kierownik lotów, przedstawił, że warunki meteorologiczne są trudne. To tak rzeczywiście było. Myślę też, że widoczność była tam poniżej 400 m, mniej więcej. Było to około 10:30. Widoczność była rzędu 100-150 m, bardzo silna, wilgotna mgła, a wyżej, jeszcze gorzej.

### Smoleńska droga podejścia. Polska Zbrojna. Autorzy T.Białoszewski, M.Sarjusz-Wolski

Pilot Tu-154M Lux skontaktował się także z załogą polskiego Jak-40, który wcześniej wylądował na lotnisku w Smoleńsku. Łączność taka odbywa się na radiowym kanale zwanym przez pilotów „jeden–pięć”. Można na nim przeprowadzać rozmowy bez zakłócania sieci korespondencyjnej z wieżą czy kontrolą obszaru.

Rozmowa była krótka: Dowódca Jak-40: „Widać 100 i mleko... (1)”

Tu-154M Lux: „Dobra... (1)”

(1) W „*Transkrypcji 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)*” nie ma podanych wypowiedzi.

*Spieszmy się powoli, z gen. Anatolem Czabanem rozmawia Janusz B.Grochowski, Polska Zbrojna 20/2010, 16.05.2010*

P.Z.: Czy pilot, kiedy zobaczył niezbyt zdecydowaną postawę kontrolera ruchu, nie mógł „bojem” próbować przekonać się jakie naprawdę są warunki pogodowe?

A.Cz.: Pilot mógł taką próbę podjąć. Lotnisko nie było zamknięte, czyli mógł przypuszczać, że jest podstawa chmur 100 metrów przy widoczności kilometra. To minimum dla portu Siewiernyj, poniżej którego powinien być zamknięty. Nie wiem, dlaczego tak się nie stało. Pilot mógł tak przypuszczać, tym bardziej że wcześniej wylądował Jak-40, a ponadto, jeśli nie ma automatycznych systemów pomiaru, mogą występować spore różnice w ocenie widoczności między tym, co podaje się z ziemi, a tym, co widać z powietrza. Bywa, że na ziemi jest mleko, a z powietrza można dostrzec charakterystyczne obiekty. A znając je na podejściu do drogi startowej, nawet nie widząc pasa, można bezpiecznie wykonać lądowanie.

### Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK) ,19.05.2010

Załoga w porę otrzymywała dane o warunkach meteorologicznych i lotniskach zapasowych od stanowisk kontrolnych w Mińsku, na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj, a także od załogi samolotu Jak-40 Ministerstwa Obrony Narodowej Polski, który wylądował na lotnisku około 1,5 godziny przed katastrofą. (...)

Po nawiązaniu łączności z lotniskiem Smoleńsk Siewiernyj załoga dwukrotnie otrzymała informacje, iż na lotnisku jest mgła, widoczność 400 metrów, nie ma warunków dla przyjmowania.

„*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

*korespondencja radiowa kontroli lotów z Tu-154M ""101""*

10:14:06 KRL Polish 1-0... Polish Air Force 1-0-1, for information at 06:11 Smolensk visibility 400 meters fog.

10:24:40 KRL Na Korsarzu mgła, widzialność 400 metrów, 4-0-0 meters.

10:24:51 KRL Temperatura plus 2, ciśnienie 7-45, 7-4-5, warunków do lądowania nie ma.

„*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

*korespondencja radiowa Jak-40 PLF-031, 044 z Tu-154M ""101""*

08:24:49 044 No witamy Ciebie serdecznie. Wiesz co, ogólnie rzecz biorąc, to pizza tutaj jest. Widać jakieś 400 metrów około i na nasz gust podstawy są poniżej 50 metrów, grubo.

08:29:03 2P Ale grubość tych chmur 400-500 metrów?

08:29:08 044 Z tego co pamiętamy, na 500 metrach jeszcze byliśmy nad chmurami.

08:29:13 2P A... Na 500 metrach nad chmurami... Dobra, dobra, dzięki.

08:37:01 044 Arek, teraz widać 200.

„**Ludzie z lotniska Siewiernyj**”, Michał Majewski, Paweł Reszka, Rzeczpospolita 18. 06. 2010 ,

[http://www.rp.pl/artykul/61991,495926\\_Ludzie\\_z\\_lotniska\\_Siewiernyj.html](http://www.rp.pl/artykul/61991,495926_Ludzie_z_lotniska_Siewiernyj.html)

Z zeznań kontrolera **Pawła Plusnina** przed rosyjską prokuraturą: „Chcę dodać ponadto, że po nawiązaniu łączności z Tu-154 zaniżyłem widoczność do 400 m, bo myślałem, że załoga podejmie samodzielnie decyzję o przekierowaniu się na zapasowe lotnisko, i że taka widoczność obudzi czujność pilotów, choć w rzeczy samej widoczność mieściła się w granicach 800 metrów”.

Raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) ,19.07.2010

[http://www.mak.ru/russian/info/news/2010/news\\_2010.html](http://www.mak.ru/russian/info/news/2010/news_2010.html)

Заход на посадку проходил в сложных метеоусловиях, о которых экипаж самолета был своевременно проинформирован в процессе снижения с эшелона. Оцениваемая фактическая погода на аэродроме Смоленск "Северный" на момент авиационного происшествия в 10:41 составляла: ветер у земли 110-130 0, скорость 2 м/с, видимость 300-500 м, туман, облачность 10 баллов слоистая, нижняя граница 40-50 м, температура +1+20С.

Podejście do lądowania nastąpiło w złożonych warunkach meteorologicznych, o których załoga samolotu była poinformowana w czasie zniżania i na kręgu. Pogoda w chwili katastrofy na lotnisku Smoleńsk „Siewiernyj” kształtowała się następująco: o godzinie 10.41: wiatr przy gruncie: 110-130 stopni; prędkość wiatru 2 m/s; widoczność 300-500 m; mgła; zachmurzenie sięgające 10 stopni, warstwowe, dolna granica 40-50 m; temperatura powietrza +1, +2 stopni

**Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi**, TVN24, 23.09.2010

<http://www.tvn24.pl/1,1674784,druk.html>

A jaka była faktycznie warunki przed lądowanie polskiej „tutki”? – „O godzinie 10:28 (czas moskiewski) tego dnia pogoda na lotnisku Siewiernyj przedstawiała się następująco: 10 stopni warstwowego zachmurzenia nieba na wysokość 60 metrów, widoczność 600 metrów”(…) - tak zeznał 11 kwietnia cytowany już pułkownik **Murawiov**, który w dniu katastrofy przekazywał Plusninowi dane meteo.

**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku**, Rebelya.pl

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

Pytanie śledczego (I.Szeląga) do **Plusnina P.W.** : Skąd i w jaki sposób dostają Państwo informacje o warunkach meteorologicznych?

Odpowiedź **Plusnina P.W.** : Na lotnisku „Siewiernyj” znajduje się stacja meteorologiczna należąca do Jednostki Wojskowej Nr 06755 z której, przez telefon podawane są informacje o stanie i zmianach pogodowych.

Pytanie śledczego do **Plusnina P.W.** : Jakie były warunki meteorologiczne w dniu 10 kwietnia 2010 roku przy podchodzeniu do lądowania samolotu TU-154?

Odpowiedź **Plusnina P.W.** : Około 2-3 minut przed podejściem do lądowania była falowa mgła, widoczność według mnie wynosiła przypuszczalnie około 800-1000 metrów w dal wysokość według raportu synoptyka – około 80 metrów.

**Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą , wpolityce.pl, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokują\\_i\\_straszą.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokują_i_straszą.html)

"Strona polska nie otrzymała do wglądu raportu o warunkach na lotnisku Smoleńsk przed opublikowaniem." Bo w tym czasie na stronie MAK ukazały się te warunki, znowu nie było to z nami dyskutowane, nie było to rozpatrywane, specjalista nasz meteorologii jak zapoznał się z internetu z tym, mówi, że on ma trochę inne zdanie, no ale to zrobiono bez nas.

**Wstrząsająca relacja rosyjskiego strażaka z miejsca katastrofy Tu-154**

Wywiad z kapitanem **Aleksandrem Muramszczikowem**, 04.10.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/wstrzasajaca-relacja-rosyjskiego-strazaka-z-miejsc,1,3710937,wiadomosc.html>

Gdy wylądował Jak-40 polskiego Ministerstwa Obrony warunki pogodowe nie były jeszcze krytyczne. (...) Po 20 minutach od katastrofy mgła się rozproszyła; widzialność była idealna. U nas na bagnach tak bywa: pojawia się mgła i po chwili znika (2).

**Wypowiedź świadka**

„Misja Specjalna” z 05.10.2010

<http://www.tvp.pl/publicystyka/magazyny-reporterskie/misja-specjalna/wideo/05102010-2250/2728345>

*(niethumaczone z rosyjskiego)*

Pogoda charosza, da, (...)

*(tłumaczone)*

Nagle zeszła mgła i nic nie było widać. I dosłownie po 15-20 minutach jak on się rozbił zrobiła się pogoda, jasno.(2)

**Gdy opadła mgła**, *Nasz Dziennik*, 04.11.2010, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20101104&id=po01.txt>

O katastrofie dowiedzieli się od funkcjonariusza rosyjskiego, który - według naszego informatora - w zeznaniach K. figuruje jako "Jurij". Z relacji wszystkich funkcjonariuszy BOR wynika, że niemal natychmiast udali się samochodem na miejsce wypadku. Pilotowała ich rosyjska milicja. W trakcie jazdy Cezary K. próbował dodzwonić się do znajdującego się na pokładzie tupolewa ppłk. Jarosława Florczaka. Telefony nawiązały połączenie, natomiast nikt nie odbierał - zrelacjonował R. Potwierdza to Cezary K. Relacje oficerów, którzy przybyli na Siewiernyj (Cezary K., Andrzej R., Jarosław S., Kazimierz Sz.) są zgodne co do tego, że na lotnisku panowała gęsta mgła(2). Nie można było dostrzec tupolewa, widoczny był natomiast Jak-40.

Oficerowie BOR, wraz z dwoma przedstawicielami Kancelarii Prezydenta: ministrem Jackiem Sasinem oraz Marcinem Wierzchowskim, dotarli na miejsce katastrofy, przechodząc przez mur znajdujący się na końcu pasa startowego.

**Wypowiedź min. Jacka Sasina na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010**

<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>

Ja spodziewam się że na lotnisku mogłem być gdzieś godzinę po katastrofie.(2)

*(2) Podane relacje wzajemnie sobie przeczą: rosyjscy świadkowie mówią że mgła rozproszyła się ok.20 minut po katastrofie, oficerowie BOR- że była gęsta godzinę po katastrofie.*

### **Forum smoleńskie**

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=2&t=48375&sid=3a5c9826b8010e445000774194e929aa>

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=2&t=48375&start=40>

*Belikov » 10 anp 2010, 11:32*

Странно, что в такой туман (я из окна 9-го этажа землю с трудом вижу) вообще кто-то решился на полёт. Dziwne że w takiej mgle (ja z okna na 9 piętrze ledwo widzę ziemię) w ogóle ktoś zdecydował się na lot

*Naiz » 10 anp 2010, 11:55*

ранним утром вообще тумана не было, как специально...

Rano w ogóle nie było mgły, jak specjalnie...

*winzard » 10 anp 2010, 11:56*

Ребята, утром жена на машине ездилa - тумана не было никакого.

Chłopaki, rano żona jechała samochodem- nie było żadnej mgły.

*lsd dacha » 10 anp 2010, 11:57*

А я топал в 8 утра, не было тумана, топал обратно в 10 - уже образовывался. А сейчас всё в тумане.

А ja szedłem o 8 rano, nie było mgły, wracałem o 10- już się formowała. А teraz wszystko we mgle.

*Red Angel » 10 anp 2010, 11:58*

как раз ближе к 11 туман густой стал...

Tak koło godz.11 była gęsta mgła...

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=400>

*Сергеев Николай » 10 anp 2010, 13:28*

Я в это время находился на улице (...), никакого взрыва или удара не слышал (в районе Лавочкина), зато обратил внимание на РЕЗКОЕ возникновение тумана и такое же быстрое его исчезновение. Не каждый раз пилоты сталкиваются с таким явлением. В одиннадцать часов туман "просел", а через час поднялся, причем прилично.

W tym czasie byłem na ulicy (...), żadnego uderzenia ani wybuchu nie słyszałem (w rejonie Ławoczki), ale zwróciłem uwagę na GWAŁTOWNE powstanie mgły i tak samo jej szybkie zniknięcie. Nie za każdym razem piloci mają do czynienia z takim zjawiskiem. O jedenastej mgła "przysiadła", a w godzinę później uniosła się, odpowiednio.

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=460>

Hunter D » 10 apr 2010, 14:11

да последнее время с погодой вообще непонятно. так что "иодид серебра" - можно не принимать в расчет. к тому же я живу в другом районе города - у нас из окна видимость была 40-50 метров. Ostatnio z pogodą w ogóle jest coś niezrozumiałego. Tak, że jodku srebra nie ma potrzeby brać pod uwagę. Poza tym, że ja mieszkam w innej części miasta, mieliśmy z okna widoczność 40-50 metrów.

<http://wolnemedi.net/wiadomosci-ze-swiata/w-smolensku-nie-bylo-mgly/>

transkrypcja: Ola

Świadek Igor **Baliajew** : Kiedy jechałem samochodem do pracy, około 9 rano (godz. 7 wg czasu polskiego – przypis red.), mgła nie była taka gęsta. Około godziny 11 (godz. 9 czasu polskiego – przypis red.), kiedy samolot się rozbił, to mgły prawie wcale już nie było.

**Katastrofa smoleńska: niewygodne fakty**, Gazeta Polska 10.11.2010, Autorzy: Anita Gargas, Katarzyna Gójska-Hejke, Leszek Misiak, Grzegorz Wierchołowski

Na temat mgły, według naszych informatorów, mówił również podczas zeznań szeregowy **Igor Pustowiar**, który pełni służbę na lotnisku Siewiernyj. Miał powiedzieć: „W ciągu 30 minut od momentu wylądowania Jaka-40 do podejścia do lądowania Ił-76 warunki pogodowe na lotnisku w sposób znaczący uległy pogorszeniu, mgła stała się bardziej szczelna, uległa zagęszczeniu, widoczność przy ziemi zmniejszyła się do ok. 60-70m. (...) Po ok. 30 minutach warunki pogodowe pogorszyły się jeszcze bardziej, zwiększyła się znacząco gęstość mgły, a widoczność na ziemi obniżyła się do nie więcej aniżeli 50m”.

**Anatolij Żujew**, dozorca w pawilonie wystawowym obok lotniska, opisał prokuratorom, że o godz.10 ulicę zalegała gęsta ściana mgły.

Z kolei **Dmitrij Paszczakow** z obsługi lotniska, który patrolował okolice pasa startowego, stwierdził, że przed lądowaniem polskiego Tu-154M mgła była tak gęsta, że ograniczała widoczność maksymalnie do dwóch metrów.

**Zakaz fotografowania**, Nasz Dziennik, 08.11.2010, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101108&typ=po&id=po15.txt>

Z relacji grupy patrolowej odpowiedzialnej za zabezpieczenie prawego skraj lotniska Siewiernyj wynika, że o godzinie 10.20 czasu moskiewskiego wszystkie drużyny patrolowe były w pełnej gotowości. Jak mówi nasz informator, przesłuchanie inspektor Iriny Winogradowej z Komendy Milicji nr 2 w Smoleńsku rozpoczęło się 10 kwietnia br. o godz. 16.40 czasu moskiewskiego. (...) **Irina Winogradowa** potwierdziła, że 10 kwietnia na lotnisku była gęsta mgła, widoczność była praktycznie zerowa. Trudno było cokolwiek zobaczyć z odległości 1,5 metra, mimo że na lotnisku miały być włączone wszystkie reflektory.

**Mgła na Siewiernym wypełzła z jaru**, Nasz Dziennik, 22.12.2010, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101222&typ=po&id=po01.txt>

Nauczycielka, Polka z pochodzenia, do której dotarł "Nasz Dziennik", 10 kwietnia przebywała tuż obok lotniska, w bezpośredniej bliskości miejsca, w którym upadł Tu-154M. Jak relacjonuje kobieta, 10 kwietnia już o 7.00 rano była w pracy. Była wtedy słoneczna pogoda, nie było żadnej mgły. Pojawiła się dopiero po godzinie, więc ok. godziny 8.00 rano czasu polskiego (ok. 10.00 czasu moskiewskiego). Jak tłumaczy, w pewnym momencie zaczęła gwałtownie gęstnieć, jakby "wychodziła z ziemi". Kładła się gęstymi płatami wyraźnie od strony jaru, który od szosy dzieli odległość około jednego kilometra.

Z opisu nauczycielki wynika, że mgła wypełzła z jaru i przemieściła się w kierunku szosy w stronę lotniska Siewiernyj. Opary ustąpiły równie szybko, jak się pojawiły.

**Monika Olejnik rozmawia z Edmundem Klichem**, Radio ZET, 08.12.2010

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/Edmund-Klich>

Ja nie pamiętam szczegółów, ale wiem, że ta pogoda cały czas się pogarszała i w momencie podejścia samolotu TU-154 było najgorsza, a z drugiej strony to była mgła falami, więc ta pogoda się okresami poprawiała troszeczkę i znowu była gorsza.

**Czy Rosjanie mogli sztucznie wygenerować mgłę?** Fakt.pl, 08.07.2010

<http://www.fakt.pl/Czy-Rosjanie-mogli-sztucznie-wygenerowac-mgle-,artykuly,76603,1.html>

Wniosek o pomoc w śledztwie został w poniedziałek wysłany do Departamentu Sprawiedliwości USA. Polscy prokuratorzy proszą m.in. o sprawdzenie, czy istnieją naukowe i techniczne możliwości wygenerowania sztucznej mgły - donosi dziennik.pl.

Naczelną Prokuraturę Wojskową jednak na razie nie chce mówić o treści wniosku. Wstrzymuje się z

informacjami na ten temat do czasu, aż pismo dotrze on do Stanów Zjednoczonych.

**Mgła nad Smoleńskiem była naturalna**, Fakt.pl, 23.07.2010

<http://www.fakt.pl/Mgla-nad-Smolenskiem-byla-naturalna,artykuly,77950,1.html>

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie poprosiła o opinię naukowców. Biegli z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie stwierdzili, że mgła była zjawiskiem naturalnym i nie ma mowy o żadnej teorii spiskowej. – Na podstawie wyników obserwacji meteorologicznych w Smoleńsku z ostatnich 30 lat stwierdzili, że, "warunki mgielne" w rejonie katastrofy 10 kwietnia były typowe dla tego obszaru – powiedział w rozmowie z gazetą płk Zbigniew Rzepa, rzecznik Naczelnej Prokuratury Wojskowej.

*W programie „Warto rozmawiać” Jana Pospieszalskiego w dniu 04.01.2011 płk. Edmund Klich potwierdził informację iż jeden z kontrolerów z lotniska Siewiernyj- Paweł Plusnin, zeznał przed prokuraturą że widoczność na 1 minutę przed katastrofą wynosiła 1000 m.*

<http://www.tvp.pl/publicystyka/tematyka-spoleczna/warto-rozmawiac/wideo/dlaczego-raport-mak-jest-nie-do-przyjecia-04012011/3741476>

*Informacja o niezgodnej z wcześniej deklarowanymi w mediach warunkami widoczności po ujawnieniu w w/w programie nie dała się już ukryć i została powtórzona przez inne media. Absolutnie kuriozalnej jej interpretacji dokonał Fakt.pl, podpierając się twierdzeniami anonimowych „ekspertów”. Jednoznacznie nieprawdziwa i dezinformująca teza, jakoby minimum widoczności dla Tu-154M miało wynosić 1800, a nie 1000 m, może pochodzić z ogólnie dostępnych informacji (w tym karty lotniska Smoleńsk Siewiernyj) , tyle że z kłamliwie przyjętym typem podejścia (dla podejścia nieprecyzyjnego na 2 x NDB), a nie precyzyjnego na 2 x NDB + PAR (jakie miało miejsce 10.04.2010, co zostało zresztą potwierdzone we wstępnym Raporcie MAK, gdzie podano minimum na 100x1000). Dodatkowym absurdem w podanej informacji jest (mający uzasadnić tezę o winie pilotów w sytuacji gdy deklarowana w zeznaniach kontrolera lotu widzialność była bardzo bliska minimalnej, co uzasadniało podejście na wysokość decyzji) pomysł na zróżnicowanie warunków widoczności w zależności od kierunku obserwacji (inne minimum dla obserwacji z ziemi w powietrze, inne dla obserwacji z powietrza na ziemi) :*

**Kiedy tupolew zniknął z radarów? Nikt nie wie!**, Fakt.pl, 07.01.2011

<http://www.fakt.pl/Kiedy-tupolew-zniknal-z-radarow-Nikt-nie-wie-,artykuly,92313,1.html>

Wiarygodność rosyjskich kontrolerów podważają też ich własne zeznania. Jeden z nich Paweł Plusnin początkowo mówił, że widoczność na lotnisku kilkanaście minut przed tragedią sięgała 800 metrów, ale specjalnie zaniżył ją dla polskich pilotów do 400 metrów, by ich zniechęcić do lądowania. Potem te zeznania Rosjanie wycofali i przysłali nowe, że widoczność była rzeczywiście tylko na 400 metrów. Tymczasem Edmund Klich przyznał, że widział kolejne zeznania Plusnina, w których kontroler mówi, że na minutę przed lądowaniem tupolewa widoczność była na 1000 metrów.

Polscy eksperci lotniczy nie kryją zaskoczenia tymi rewelacjami, ale wskazują, że chodzi tu o widoczność z wieży kontroli, a nie o to, co widzieli z góry piloci. Tam minimum bezpieczeństwa dla tak takiej maszyny jak tupolew wynosi 1800 metrów. Dlatego – ich zdaniem – decyzja pilotów o podjęciu próby lądowania i tak została podjęta z naruszeniem przepisów.

*Należy zwrócić uwagę, że w opublikowanym w dniu 31.12.2010 artykule **Katalog polskich błędów**, Rzeczpospolita, 31.12.2010 (Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka ), również pojawiła się informacja o wysokości decyzji w locie Tu-154M 10.04.2010 ustalonej na 120 m, co nie jest zgodne z prawdą i poprzednimi danymi MAK.*

<http://www.rp.pl/artykul/586627.html>

*W wypowiedzi przed Zespołem Parlamentarnym ds Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M w dniu 24.02.2011 Sławomir Wiśniewski stwierdził, że mgła w okolicach lotniska Smoleńsk Siewiernyj była już o godz.6 rano czasu warszawskiego. Jego film robiony z okna hotelowego pokazuje także mgłę o godz.7:19 czasu warszawskiego (a więc 8 minut przed startem Tu-154M). Zgodnie ze słowami Wiśniewskiego, mgła przesuwiała się ze strony z której miał lądować samolot. Widoczność o godz. 8:50 (9 minut po oficjalnym czasie katastrofy) Wiśniewski ocenił na ok. 400m.*

<http://www.polityczni.pl/smolensk,audio,51,5708.html>

**Gość Radia ZET: Andrzej Seremet, 11.03.2011**

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/Andrzej-Seremet3>

Andrzej Seremet: Mgła jest naturalna, mgła była naturalna, prokuratura już informowała o tym kilkakrotnie, jakoś to się niespecjalnie przebiło do opinii publicznej, zarówno opinia klimatologów, jak i zeznania świadków, w tym zeznania operatora telewizji, który niedawno wyjaśniał to, także komisji pana posła Macierewicza, no wskazuje

jednoznacznie na to, że mgła była zjawiskiem naturalnym. Natomiast możliwość wytworzenia mgły sztucznej, no sprowadza się właściwie do pewnego rodzaju science-fiction.

## W OKOLICACH WYSOKOŚCI DECYZJI

**Zgodnie z Kartą lotniska w Smoleńsku wysokość decyzji przy podejściu na kierunek 2-6 wynosi 70 m** (por. rozdział WYPOSAŻENIE I OŚWIETLENIE LOTNISKA, MINIMA, schemat 2)

**Stenogramy uprawdopodobniły zamach**, Gazeta Polska, 09.06.2010, Autorzy: Leszek Misiak, Grzegorz Wierzchołowski

<http://autorzygazetypolskiej.salon24.pl/191946,stenogramy-uprawdopodobniły-zamach>

Wysokość decyzyjna – czyli poziom, na którym załoga musi ostatecznie zdecydować o lądowaniu – wynosi dla lotniska Smoleńsk-Siewiernyj 70 m.

### „Co zeznał porucznik Wosztyl”

Wojciech Czuchnowski, Roman Imielski, Gazeta Wyborcza, 2010-06-30

[http://wyborcza.pl/1,75478,8080281,Co\\_zeznal\\_porucznik\\_Wosztyl.html](http://wyborcza.pl/1,75478,8080281,Co_zeznal_porucznik_Wosztyl.html)

„Jak na wysokości 50 m nie zobaczycie pasa, odlatujcie” - taką komendę miała wydać wieża lotniska w Smoleńsku załódze prezydenckiego Tu-154, który rozbił się 10 kwietnia. Śladu po komendzie nie ma w stenogramach z czarnych skrzynek.

Według portalu Niezalezna.pl zeznania Wosztyla znajdują się na karcie 1165 w aktach śledztwa prowadzonego w sprawie katastrofy przez polską prokuraturę wojskową. Porucznik mówił, że polecenie z wieży miało paść tuż po godz. 8.40 (czas lokalny 10.40), gdy tupolew znajdował się na wysokości około 80 m (1), a system ostrzegawczy (TAWS) od ponad 40 s alarmował o niebezpiecznym zbliżaniu się do ziemi.

Osoba znająca materiały śledztwa potwierdza nam, że Wosztyl rzeczywiście złożył takie zeznania. On sam odmówił wczoraj skomentowania informacji o tym, co mówił w trakcie przesłuchania, zasłaniając się tajemnicą śledztwa. Komentarza nie uzyskaliśmy także od płk. Zbigniewa Rzepy z Naczelnej Prokuratury Wojskowej.

### Przeciek ws. katastrofy w Smoleńsku - śledczy pytają, kto miał dostęp do akt, Gazeta Prawna, 26.07.2010

[http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/438598,przeciek\\_ws\\_katastrofy\\_w\\_smolensku\\_sledczy\\_pytaja\\_kto\\_mial\\_dostep\\_do\\_akt.html](http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/438598,przeciek_ws_katastrofy_w_smolensku_sledczy_pytaja_kto_mial_dostep_do_akt.html)

W początkach lipca Naczelna Prokuratura Wojskowa przekazała Prokuraturze Okręgowej w Warszawie materiały w sprawie rozpowszechniania zeznań Wiktora Ryżenki, kontrolera lotów smoleńskiego lotniska (w "Rzeczpospolitej") i Artura Wosztyla, pilota samolotu Jak-40, który wylądował w Smoleńsku krótko przed katastrofą (w portalu Gazeta.pl)- oraz treści wniosku prokuratury wojskowej o pomoc prawną do USA z 30 czerwca (w "Dzienniku Gazecie Prawnej").

06.07.2010

<http://www.tvn24.pl/10883,1,rozmowa.html>

**Remigiusz Muś**, technik pokładowy z załogi Jaka-40, który 10 kwietnia wylądował w Smoleńsku przed katastrofą polskiego tupolewa, powiedział w wywiadzie udzielonym tvn24.pl, że kontroler z wieży w Smoleńsku zezwolił załodze prezydenckiego samolotu na zejście do wysokości 50 m - podczas gdy z opublikowanego stenogramu wynika, że kontroler miał zezwolić na zejście do stu metrów.

Remigiusz Muś w wywiadzie twierdzi, że już po wylądowaniu Jaka-40, pozostając w kabinie, słyszał przez radio rozmowę między załogą Tu-154 i kontrolerem i słyszał wyraźnie, że kontroler miał zezwolić na zejście do "wysokości decyzji" 50 m, na której załoga miała zdecydować, czy wylądować, czy wylądować (1). Według Musia, również załoga Jaka dostała zgodę na zejście do 50 m, podobnie jak załoga rosyjskiego Iła z funkcjonariuszami ochrony, który po nieudanej próbie lądowania odleciał na inne lotnisko.

### "Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i H też", TVN24, 06.07.2010

<http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu-154-i-il-tez,wiadomosc.html>

W ekskluzywnym wywiadzie z tvn24.pl Muś twierdzi, że słyszał rozmowę (komunikację) między Tu-154 i kontrolerem siedząc w kabinie Jaka, już na lotnisku.

W wywiadzie Muś potwierdza, że polskie załogi wiedziały, iż na lotnisku w Smoleńsku obowiązuje 100 m jako minimalna wysokość do podjęcia decyzji o lądowaniu (tzw. wysokość decyzji).

*Afera z nawigacją TU-154. "Bez komentarza", Dziennik, 06.07.2010*

<http://wiadomosci.dziennik.pl/artykuly/284958,afere-z-nawigacja-tu-154-34-bez-komentarza-34.html>

Płk **Jerzy Artymiak** z Naczelnej Prokuratury Wojskowej powiedział we wtorek PAP, iż już w pierwszej fazie postępowania przygotowawczego polscy prokuratorzy wojskowi przesłuchali całą załogę samolotu Jak-40. "Mamy bardzo szerokie zeznania załogi" - powiedział Artymiak i dodał, że kwestie poruszone w wywiadzie "to nie jest sprawa nieznana prokuraturze".

Artymiak poinformował także, iż nagrania z Jaka-40 zabezpieczono niezwłocznie po wszczęciu śledztwa. "Prokuratura dysponuje całością tego nagranych materiału do chwili wyłączenia magnetofonu na pokładzie samolotu z uwagi na brak awaryjnego zasilania, brak akumulatorów" - dodał. Muś mówił m.in.: "na naszym (JAK-a) magnetofonie, który miałem okazję raz później przesłuchać w obecności żandarmów, nagrana jest cała korespondencja Iła z wieżą. Po tym, jak Rosjanie odeszli na inne lotnisko, magnetofon, tak jak wiele innych odbiorników, wyłączyliśmy. Byliśmy tam bez akumulatorów a nie wiedzieliśmy, czy dojedzie zasilanie lotniskowe".

(1) *"Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i H też", TVN24, 06.07.2010, Wypowiedź Remigiusza Muś*

[http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu\\_154-i-il-tez,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu_154-i-il-tez,wiadomosc.html)

P.: W stenogramach, między trzecim a czwartym zakrętem Tu-154 jest siedem kolejnych niezrozumiałych wypowiedzi niezidentyfikowanych osób/osoby. Wtedy był Pan w kabinie JAK-a, czy już na zewnątrz?

O: Tuż przed tym momentem wyszedłem z kabiny i wszyscy – jak mówiłem na początku – stanęliśmy przed naszym samolotem. Po chwili wróciłem donieść o tej 200-metrowej widoczności i znów wyszedłem.

P: A słyszał Pan jeszcze komunikat wieży tuż po trzecim zakręcie TU-154: „Polski 101, i od 100 metrów być gotowym do odejścia na drugi krąg”?

O: Tak, ale ja słyszałem „50”. Tak mówiłem kolegom tuż po katastrofie i nadal tak twierdzę. Pamiętam też, że H również dostał od kontrolera komendę „50 metrów i być gotowym do odejścia”. Podczas pierwszego i drugiego podejścia.

P: Porucznika Artura Wosztyla (pierwszego pilota, który rozmawiał wcześniej z dowódcą Tu-154 – red.) nie było już wtedy w samolocie?

O: Nie. Ja też wyszedłem na około dwie minuty, na tę ostatnią fazę lądowania, żeby nasłuchiwać jak lądują. Porucznik Wosztyl rozejrzał się i powiedział: „Nie, teraz to już w ogóle nic nie widać. W tych warunkach to się chyba nie da wylądować. Może lepiej żeby nie lądowali?”. Mgła wchodziła na lotnisko takimi pasami. Wtedy to był moment, że nie było widać już drzew, które stały obok nas. Ja na to: „Dobra, to wróć”. Wróciłem i powiedziałem o tych 200 metrach. Odpowiedzieli: „Dzięki”. (...)

**I ja właśnie słyszałem jak mówił wcześniej, że najniżej mogą zejść na 50 metrów i być gotowi odlecieć, jeśli nie zobaczą pasa. Nie na 100.** Teraz: czy nasze słowa są bardziej wiarygodne, czy stenogram?

P: Dwóch różnych komend kontrolera, który by raz mówił „bądźcie gotowi do odejścia przy 100 metrach”, a w innym momencie „bądźcie gotowi przy 50 metrach” Pan nie słyszał?

O: Nie, nie słyszałem. Była jedna komenda.

P: I jedyną osobą, poza kontrolerem i dowódcą TU-154, który ją słyszał był właśnie Pan?

O: Tak. Artur i Robert mogli tylko potwierdzić moją wersję. Jeśli kontroler wszystkich traktował równo, to logiczne, że im też wydał komendę z wysokością 50 metrów.

*Zgodnie ze słowami Remigiusza Muś w kabinie nie było ani jego, ani por. Artura Wosztyla, między trzecim a czwartym zakrętem Tu-154M (od ok. 10:35 do 10:37). Następnie wrócił do kabiny o 10:37 i po chwili znów z niej wyszedł. W związku z powyższym Artur Wosztyl nie mógł usłyszeć komendy wieży która padła o 8:40. Albo więc wieża wydała zgodę na zejście do 50m dla Tu-154M przed trzecim zakrętem Tu-154M, jak twierdzi R. Muś, albo R. Muś podał niewłaściwą godzinę w której on i Artur Wosztyl mieli opuścićabinę Jaka. Odtajnione przez MAK stenogramy rozmów wieży KRL ze Smoleńska z dnia 10.04. nie potwierdziły komendy do zejścia na 50m ani dla Jaka, ani dla Tu-154M.*

*Według słów Remigiusza Muś ewentualne komendy wieży nie zostały nagrane na magnetofonie Jak-a (brak zasilania).*

*Zgodnie ze źródłem „Oddamy Rosji rejestratory z Jaka-40?”, Nasz Dziennik, <http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100522&typ=po&id=po41.txt>: „Pułkownik Rzepa*



potwierdza, że prokuratura wojskowa dysponuje nagraniami rozmów z drugiego polskiego samolotu. - Zapis jest objęty śledztwem, więc nie możemy podawać jego treści oraz czasu nagrania - twierdzi prokurator.”

*Nie wiadomo, czy powyższe stwierdzenie odnosi się do zapisu z rejestratora CVR Jak-40, czy też do zapisu z magnetofonu o którym wspominała załoga Jak-a.*

*Zgodnie z polskimi Uwagami do Raportu MAK, pkt 3.1.59, str.143 po minięciu wysokości 100 m, 1P powiedział „Odchodzimy” . Zostało to odczytane z kopii rejestratorów CVR przez polskich specjalistów.*

*„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*

*10:40:50 Nawigator 80*

*10:40:51 2 pilot Odchodzimy*

**Piaskiem po oczach**, TVN24, z Edmundem Klichem rozmawia Konrad Piasecki, 21.05.2010

Transkrypcja za <http://ndb2010.wordpress.com/>

<http://www.tvn24.pl/-1,1657365,0,1,na-minute-przed-katastrofa-w-kabinie-był-ktos-spoza-załogi,wiadomosc.html>

K.P: oni musieli mieć świadomość na jakiej wysokości lecą?

E.K: Jeszcze będą poddane analizie zapisy wysokościomierzy poprzez szczegółowe badania, żeby popatrzeć, dokładnie stwierdzić, że ta wysokość była zapisana, prawda, to ciśnienie barometryczne było zapisane (lotniska, bo tu mówimy o ciśnieniu lotniska, nie o ciśnieniu standardowym na poziomie morza, ale tutaj jest pełna ... jest pewność w zasadzie mówię, to się potwierdza wieloma drogami takie działanie, ale po analizie rozmów i po analizie komend, które wydawał nawigator, chyba nawigator, podawał pilotowi lecącemu to ta wysokość zgadza się. Nie ma tutaj, nie ma w kierunku złym raczej w tej chwili jeszcze tu mówię, będą szczegółowe analizy, ja nie chciałbym przesądzać wszystkiego, bo tutaj wymaga jeszcze głosy rejestratora w kabinie, jeszcze wymagają uściśleń.

**Piloci zdecydowali: Lądujemy!** Gazeta Wyborcza, 12.04.2010, autor Marcin Wojciechowski

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,7760745,Piloci\\_zdecydowali\\_Ladujemy.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,7760745,Piloci_zdecydowali_Ladujemy.html)

Wszystko wskazuje na to, że kapitan prezydenckiego Tu-154 sam podjął decyzję o lądowaniu (2).

**Piloci wiedzieli, że się rozbiją**, Gazeta Prawna, 15.04.2010

[http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/413702,piloci\\_wiedzieli\\_ze\\_sie\\_rozbija.html](http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/413702,piloci_wiedzieli_ze_sie_rozbija.html)

Rosyjscy eksperci tłumaczą, w jaki sposób doszło do katastrofy. Ich zdaniem kapitan Arkadiusz Protasiuk nie zważał na ostrzeżenia o złej pogodzie i podjął decyzję o lądowaniu. Dopiero przy podchodzeniu do lądowania piloci dostrzegli, że samolot nie zdoła trafić w punkt lądowania. Ten moment doprowadził do śmiertelnego błędu. Pilot zwiększył ciąg i nie wiadomo z jakiej przyczyny przychylił samolot w prawo (2). Jednocześnie próbował wzbic się do góry. – W rezultacie samolot zaczepił się o wierzchołki drzew, po czym pilot stracił kontrolę nad maszyną – opowiadał rosyjskiej agencji RIA Nowosti jeden z ekspertów badających przyczyny katastrofy. Czy pilot mógł uniknąć rozbicia się o ziemię? Ekspert twierdzi, że gdyby zaczął po prostu nabierać wysokości po prostej, istniałaby szansa.

(2) Por.rozdział „Obowiązujące załogę procedury. Czy są dowody ich złamania ?”

(3) Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK), 19.05.2010

9. d. Trzecie zderzenie lewym skrzydłem, które doprowadziło do początku niszczenia konstrukcji samolotu, z brzozą o średnicy pnia 30-40 cm nastąpiło w odległości 260 metrów od punktu pierwszego zetknięcia, 80 metrów na lewo od przedłużonej osi pasa.

**Gen. Czaban: Nikt nie szkoli pilotów, żeby ryzykowali**, Gazeta.pl, 21.04.2010

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7796230,Gen\\_Czaban\\_Nikt\\_nie\\_szkoli\\_pilotow\\_zeby\\_ryzykowali.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7796230,Gen_Czaban_Nikt_nie_szkoli_pilotow_zeby_ryzykowali.html)

Zdaniem szefa szkolenia Sił Powietrznych gen. Anatola Czabana, pilot samolotu, który rozbił się w Smoleńsku, mógł chcieć sprawdzić, czy warunki na lotnisku są rzeczywiście tak złe, jak podawała kontrola lotów.

Jego zdaniem inny jest ogląd warunków pogodowych z ziemi, inny z samolotu, a pierwszy pilot Tupolewa Arkadiusz Protasiuk wiedział, że godzinę wcześniej na smoleńskim lotnisku wylądował Jak-40 pilotowany przez mniej doświadczonego lotnika, dlatego mógł sprawdzać czy warunki pogodowe były faktycznie takie złe.

**Tomasz Lis na żywo: Piloci o stenogramach**, 07.06.2010, wypowiedź mjr rez. **Michała Fiszera**

<http://www.tvp.pl/publicystyka/polityka/tomasz-lis-na-zywo/wideo/07062010/1812020>

Jeśli chodzi o pogodę to sytuacja wygląda tak: załoga miała do tego prawo, ale dlaczego w ogóle takie prawo

się załódze przyznaje, do tego podejścia do wysokości bezpiecznej: dlatego że pogoda nigdy nie jest czymś zupełnie absolutnym. Czasami jest tak że pojawia się jakaś dziura w chmurach, ten pas się wyłania z tych chmur, i gdy czasami wiatr troszeczkę rozgoni mgłę jest ciut większa widzialność. Jeżeli się- podchodząc po tej ścieżce- jednak, mimo wszystko zobaczy pas i ziemię- ale tylko wtedy- wtedy się przechodzi na orientację wzrokową.

**W Smoleńsku byli ludzie, którzy mogli zamknąć lotnisko**, *Nasz Dziennik*, 09.12.2010, Z **Edmundem Klichem** rozmawia **Łukasz Sianożęcki**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101209&typ=po&id=po02.txt>

- W tych warunkach pogodowych załoga nie powinna w ogóle podejmować decyzji o wykonaniu próbnego zejścia. W tych warunkach w lotnictwie cywilnym, nawet jeśli kapitan zdecydowałby się podejść do lądowania, to wykonuje lot do tzw. outer markera. To jest przeważnie wysokość nie niższa niż 300 metrów. Jeśli zakładamy, że np. miałby nadzieję na szybką zmianę pogody, to wysokość decyzji jest wysokością ostateczną.

**"Piloci w szoku, utracili sterowność"**, 01.06.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/piloci-w-szoku-utracili-sterownosc,1,3551018,wiadomosc.html>

- Ostatnie 30 sekund lotu i milczenie dowódcy świadczy o tym, że załoga była w szoku, bo utraciła sterowność. Maszyna przestała reagować - uważa **Janusz Więckowski**, emerytowany pilot, który wylatał na Tupolewie 154 prawie 20 tysięcy godzin.

- Kiedy na wysokości 150 metrów maszyna nie reaguje, to wtedy się nie rozmawia z wieżą, tylko się myśli, dlaczego się tak dzieje. Dlaczego prędkość schodzenia się nagle powiększa, z 4-5 m/s do 14 m/s. Przecież pilot to nie samobójca - tłumaczył Więckowski.

- Zaczęłam czytanie od ostatnich stron. Drugi pilot mówi "odchodzimy", a nawigator dalej odlicza wysokość. Mogę wnioskować, że samolot ma prędkość opadania ok. 14 m/s. To jest prędkość niespotykana przy podejściu. Normalnie jest trzy razy mniejsza. Samolot zbliża się do ziemi bardzo szybko - komentował **Krzysztof Krawcewicz** z "Przeglądu Lotniczego".

- Załoga była zaskoczona tym, co się stało. Nie mam co do tego wątpliwości. Byłbym ostrożny w ferowaniu dalekich wniosków - podkreślał **Tomasz Tucholka** z firmy ATM, która produkuje czarne skrzynki.

**Ekipa z Samary pracowała w Warszawie przy bloku sterowania Tu-154M**, *Nasz Dziennik*, 19.08.2010, autor: **Anna Ambroziak**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100819&typ=po&id=po01.txt>

Przed lotem do Smoleńska Tu-154M był sprawdzany przez ekipę ściągniętą z zakładu w rosyjskiej Samarze (4) - ustalił "Nasz Dziennik". Naprawa miała miejsce w Warszawie. Mechanicy usuwali awarię bloku sterowania w układzie autopilota. Chodzi o kanał poprzeczny, odpowiedzialny za regulację przechyłu skrzydeł. Wszelkie usterki tupolewa powinny być odnotowane w tzw. książce pokładowej. Sęk w tym, że książka była 10 kwietnia na pokładzie tupolewa i jeśli przetrwała, jest w rękach Rosjan.

(4) **TU-154, FSB i pranie pieniędzy**, *Gazeta Polska*, 06.10.2010, Autorzy: **Leszek Misiak**, **Grzegorz Wierzchołowski**

<http://gazetapolska.pl/artykuly/kategoria/54/3718>

Oleg Deripaska – właściciel zakładów w Samarze, które w wyniku przetargu z 2009 r. remontowały polskie Tu-154 – od czterech lat ma zakaz wjazdu do USA. Jest podejrzewany m.in. o pranie brudnych pieniędzy i związki z mafią. W 2008 r. przed kontaktami z Deripaską otwarcie przestrzegali polityków Edward Lucas – jeden z najbardziej cenionych na Zachodzie dziennikarzy zajmujących się Rosją i rosyjskim wywiadem.

Londyński „Evening Standard” (...) napisał (...) że prawą ręką Deripaski jest Walerij Pieczenkin, były agent FSB. Pieczenkin – odpowiadający za bezpieczeństwo w holdingu Basic Elements (w którego skład wchodzi m.in. zakłady Aviakor w Samarze) – był także wysokim oficerem KGB (demaskował tam m.in. zachodnich szpiegów), a w FSB służył w randze generała-pułkownika, pełniąc tam – jak sprawdziła „GP” – funkcję wicedyrektora wydziału operacji kontrwywiadowczych. „Evening Standard” napisał, że Pieczenkin jest jednym z najważniejszych „siłowników” (byłych agentów KGB zgromadzonych wokół Władimira Putina) i łącznikiem między Deripaską a Kremlem.

Nie jest, rzecz jasna, tajemnicą, że Deripaska należy do najbliższego kręgu zaufanych Władimira Putina.

Z por. **Arturem Wosztylem** rozmawiają A.Kublik i W. Czuchnowski  
„Tupolew wcale nie lądował”, *Gazeta Wyborcza* 21.05.2010

[http://wyborcza.pl/1,75478,7913721,Tupolew\\_wcale\\_nie\\_ladowal.html?as=2&startsz=x](http://wyborcza.pl/1,75478,7913721,Tupolew_wcale_nie_ladowal.html?as=2&startsz=x)

A oni przecież nie lądowali, tylko robili podejście.

Powiem tak: musiało coś pójść bardzo nie tak, że tak się skończyło.

Jedna z pierwszych wypowiedzi publicznych **Edmunda Klicha**

"doszło do zakłócenia lotu samolotu co będzie badane"

**Największym błędem polskiego rządu było oddanie śledztwa MAK, Z Iwanem Chochłowem, wieloletnim pracownikiem rosyjskich państwowych linii lotniczych Aeroflot, byłym członkiem komisji badania wypadków lotniczych, pilotem-instruktorem (18 tys. godzin nalotu, z czego 10 tys. na Tu-154), rozmawia Marta Ziarnik, *Nasz Dziennik*, 04.08.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100804&typ=po&id=po18.txt>

- Co w takim razie, Pana zdaniem, zdarzyło się 10 kwietnia przed lotniskiem Smoleńsk Siewiernyj?

- Moim zdaniem, była to awaria. Kłapy były podniesione na 28 stopni w samolocie, a więc podnieśli je piloci, odchodząc w trybie automatycznym na drugi krąg, na wysokości 100 lub 80 metrów. Samolot z nieznanymi przyczyn poszedł w dół. Piloci nie zrezygnowaliby z konfiguracji do lądowania na rzecz konfiguracji do odejścia (o czym bezsprzecznie świadczy podniesienie klap), gdyby chcieli lądować. Podniesienie klap trwa, to nie jest tak, że je ustawiam i one już się podnoszą. W końcowej fazie lotu, kiedy piloci ciągną za stery, już nie było czasu na myślenie o klapach, więc podniesiono je wcześniej.

**Aleksander Koronczyk, pilot ze Smoleńska**

<http://www.rp.pl/galeria/459542,10,466823.html>

Pilot leciał tak, jakby właśnie tu spodziewał się pasa startowego.

**Pięć sekund i mogliby dziś żyć**, *Dziennik Gazeta Prawna*, 13.05.2010

<http://wiadomosci.dziennik.pl/artykuly/118146,piec-sekund-i-mogliby-dzis-zyc.html>

Nie było awarii. Samolot nie wybuchł, bo gdy uderzył o ziemię, paliwo miało temperaturę poniżej zera. Poznaliśmy zapis czarnej skrzynki Tu-154M i znamy przebieg katastrofy. Polska czarna skrzynka Tu-154M została odczytana.

Świadkowie przesłuchani przez rosyjską prokuraturę twierdzili, że słyszeli wycie silników samolotu, gdy przelatywał on nad drogą. Wtedy silniki miały około 60 proc. swojej mocy. Ale Tu-154M na rozpędzenie ich do maksymalnej mocy potrzebuje około 10 sekund. Gdy samolot przelatywał nad drogą, potrzebował jeszcze niespełna 5 sekund, czyli 400 metrów, by wzbić się z fazy lądowania z powrotem w powietrze.

**Prezydencki tupolew mógł wyjść z tego cało**, *Polska The Times* 03.06.2010, Autor:Łukasz Ślapek

<http://www.polskatimes.pl/stronaglowna/264372,prezydencki-tupolew-m-lg-wyj-z-tego-ca-o,id,t.html>

jak ustalił rosyjski Międzykrajowy Komitet Lotnictwa - wszystkie trzy silniki tupolewa w momencie uderzenia w ziemię pracowały na 80 proc. ciągu.

**Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?**, strona internetowa pos. Zbigniewa Kozaka, 18.05.2010

<http://zbigniewkozak.pl/>

Więc tutaj ten problem jakości badań, te zarzuty, ja uważam, że one nie mają wpływu, bo tutaj nie ma żadnych podejrzeń i od początku nie było, ale potem zostało to udowodnione, silniki pracowały pełną mocą, elementy sterowania, nie ma żadnych podejrzeń, bo to wszystko jest rejestrowane

Poniżej: prędkości pionowe (Vh) „101” poniżej pułapu 100 m obliczone przy założeniu że załoga posługiwała się wysokościomierzem barometrycznym (por. rozdział „Czy załoga posługiwała się radiowysokościomierzem?”). Na podstawie „**Transkrypcji 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-opracowanie: Autor (5)

odczyt [m]	godzina	dH [m]	dt [s]	Vh [m/s]
100	10:40:48,70			
90	10:40:49,60	10	0,9	<b>11,11</b>
80	10:40:50	10	0,4	<b>25</b>
60	10:40:51,80	20	1,8	<b>11,11</b>
50	10:40:52,30	10	0,5	<b>20</b>
40	10:40:53	10	0,7	<b>14,29</b>
30	10:40:54,50	10	1,5	<b>6,67</b>
20	10:40:55,20	10	0,7	<b>14,29</b>
10:40:56		odłączenie 1-go kanału ABSU		

*A. И. ПЯТИН. ДИНАМИКА ПОЛЕТА И ПИЛОТИРОВАНИЕ САМОЛЕТА Ту-154. МОСКВА. «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ»*

Таблица 10

**Вертикальные скорости снижения при некоторых путевых скоростях**

Угол наклона глиссады  $\theta = 2^{\circ}40'$

Путевая скорость	Путевая скорость	Вертикальная скорость
Vy, км/ч	Vy, м/с	Vy, м/с
180	50	2,3
198	55	2,5
216	60	2,8
234	65	3
252	70	3,3
270	75	3,5
288	80	3,8
306	85	4
324	90	4,3

*A.I. Piatin- Dynamika lotu i pilotaż samolotu Tu-154, Moskwa, „Wozdusznyj transport”*

Tablica 10 (5)

**Піонові швидкості зниження при деяких швидкостях літу**

Кут шієзкі подеієсія =  $\theta = 2^{\circ}40'$

Прієдкості літу	Прієдкості літу	Прієдкості пієнєвє
Vy, км/ч	Vy, м/сек.	Vy, м/сек.
180	50	2,3
198	55	2,5
216	60	2,8
234	65	3
252	70	3,3
270	75	3,5
288	80	3,8
306	85	4
324	90	4,3

(5) Z przedstawionych prędkości opadania wynika że przedstawione w „Transkrypcji...” MAK prędkości są ok.3-5 razy większe niż przewidziana instrukcjami prędkość pionowa przy schodzeniu po ścieżce (glisadzie). Pomijając niedokładności wyników obliczeń, wynikające z braku możliwości weryfikacji uzyskanych wartości z odczytami z FDR, dodatkowo niewiarygodnie wyglądają skoki prędkości pomiędzy kolejnymi dziesiątkami metrów w „Transkrypcji...” (zmiana prędkości opadania wymagałaby wyłączenia autopilota, a śladu tej czynności nie ma w „Transkrypcji” powyżej wysokości 20 m) Przedstawione przez MAK parametry prędkości pionowej przy założeniu że są odczytywane z wysokościomierza barycznego nie mają nic wspólnego z regulaminowym schodzeniem do lądowania, ich osiągnięcie daje się wytłumaczyć wyłącznie niesprawnością samolotu. Jednakowo nieprawdopodobnie wyglądają skoki prędkości pomiędzy kolejnymi odczytami nawigatora. Do wyciągnięcia wiążących, ostatecznych wniosków co do prędkości opadania „101” niezbędne jest złożenie oryginalnych odczytów z CVR i z FDR.

Z opublikowanego w dniu 12.01.2010 **Ostatecznego Raportu MAK** (część: odczyty z rejestratorów FDR i komentarze MAK) można wywnioskować że podejście było wykonywane z *Vy* ok. 7-8 m/s. Jednak nie zostało to oficjalnie potwierdzone ponieważ Polska w dniu publikacji Raportu nie miała dostępu do oryginału rejestratora FDR.

Należy jednak zwrócić uwagę, że przy takiej *Vy* wartość opadania przy odejściu na 2 krąg to ok.50 m, co jest niezgodne z podanymi przez MAK czasami i wysokościami odlądzenia 2 kanałów ABSU i AT (por.rozdział „Charakterystyki lotne samolotu nie są z gumy, czyli MAK sam sobie zaprzecza”). Tak więc dane podane przez MAK są wewnątrznie sprzeczne.

W sprawie teorii o schodzeniu przy użyciu wysokościomierzy radiowych por. rozdział „Czy załoga posługiwała się radiowysokościomierzem?”

#### Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) .19.05.2010

8.c. Pierwsze zderzenie samolotu z przeszkodą nastąpiło w odległości około 1100 metrów od pasa startowego, około 40 metrów na lewo od kursu lądowania. Jeśli uwzględnimy rzeźbę terenu (parów) i wysokość drzewa, wysokość lotu samolotu była niższa od poziomu początku pasa o 15 metrów.

Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". **Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, wpolityce.pl, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokują\\_i\\_strasza\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo__Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokują_i_strasza_.html)

Jeśli ja powiedziałem „na ścieżce” to rzeczywiście to rzeczywiście to było, bo w tym miejscu samolot powinien się znaleźć minimum 70 metrów, gdyby był na ścieżce i gdyby był 70 metrów nad bliższą radiolatarnią we właściwym profilu, więc on był poniżej, bo tam był już na 10 metrach, więc pod ścieżką był już nad bliższą radiolatarnią. Ja tu nie chcę zdradzać całego przebiegu badania, ale myślę, że to już jest prawie ogólnie znane, bo ta brzoza, która jest ścięta, tylko tak czubeczek, to jest to pierwsze zderzenie, to jest to właśnie w rejonie bliższej radiolatarni.

A jeśli chodzi o kurs, to tak jak powiedziałem, ponieważ obserwator na bliższej radiolatarni zobaczył iskrę, która przeszła od maszty, który jest dokładnie w kursie, on jest w osi pasa, mówimy o osi pasa, więc że przeszła iskra między prawym skrzydłem a odciałem, więc licząc rozpiętość samolotu, to mógłby odchyłony od osi pasa o jakieś 20 metrów, to nie jest na tej odległości dużo.

## **CHARAKTERYSTYKI LOTNE SAMOLOTU NIE SĄ Z GUMY, CZYLI MAK SAM SOBIE ZAPRZECZA**

#### Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) .19.05.2010

Lot ścieżką schodzenia przebiegał przy włączonym pilocie automatycznym w płaszczyznach wzdłużnej i bocznej, a także przy włączonym automatycznym regulatorze ciągu. Wyłączenie pilota automatycznego w płaszczyźnie wzdłużnej i automatycznego regulatora ciągu nastąpiło przy próbie odejścia na drugi krąg odpowiednio na 5 i 4 sekundy przed zderzeniem z przeszkodą (drzewem), które zapoczątkowało niszczenie konstrukcji samolotu. Wyłączenie pilota automatycznego w płaszczyźnie bocznej nastąpiło w momencie trzeciego zderzenia z przeszkodą, które zapoczątkowało niszczenie konstrukcji.

**Jerzy Miller:** Zapisy pracy silników dowodzą, że piloci próbowali poderwać samolot, Kontrwywiad RMF, 08.06.2010  
<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-jerzy-miller-zapisy-pracy-silnikow-dowodza-ze-piloci,nId,282152>

**Konrad Piasecki:** Czy wie pan już albo czy Polska wie, czy piloci próbowali poderwać maszynę w tych ostatnich sekundach lotu?

**Jerzy Miller:** Zapisy pracy silnika wskazują, że rzeczywiście ta ostatnia faza była fazą chęci wznoszenia samolotu.

**Konrad Piasecki:** Od jakiej wysokości nad poziomem ziemi nastąpiło to wznoszenie?

**Jerzy Miller:** Żadnych szczegółów nie mogę podać, bo są jeszcze przedmiotem badania.

**Symulacja: na wysokości 20 metrów nie da się już poderwać Tu-154**, Gazeta.pl, 06.09.2010, autor Tomasz Nowak, TOK FM, PAP

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8340067,Symulacja\\_na\\_wysokosci\\_20\\_metrow\\_nie\\_da\\_sie\\_juz\\_poderwac.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8340067,Symulacja_na_wysokosci_20_metrow_nie_da_sie_juz_poderwac.html)

Międzynarodowy Komitet Lotniczy (MAK) przekazał dziś stronie polskiej kolejne dokumenty dotyczące katastrofy prezydenckiego Tupolewa. Wśród nich są m.in. protokoły z eksperymentów na symulatorze lotu, w trakcie których piloci próbowali lądować w warunkach panujących 10 kwietnia w Smoleńsku.

W ramach eksperymentu przeprowadzono cztery próby podejścia do lądowania. - Jedna z nich zakończyła się katastrofą. W jej trakcie założono, że odejście, czyli poderwanie samolotu nastąpi z wysokości 20 metrów. Okazało się to niemożliwe. Było już za nisko, żeby wyprowadzić samolot, ze zniżania (1) - powiedział w rozmowie z TOK FM przedstawiciel Polski akredytowany przy rosyjskim Komitecie płk Edmund Klich. Według stenogramów nagrań z czarnych skrzynek załoga Tupolewa schodząc coraz niżej odliczała wysokość w dół właśnie do 20 metrów.

**Smoleńskie domino**, Gazeta Wyborcza, autor: Wacław Radziwinowicz, współpraca Bogdan Wróblewski 2010-10-10

[http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smolenskie\\_domino.html](http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smolenskie_domino.html)

W lipcu na podmoskiewskim lotnisku Szeremietiewo lotnicy polscy i rosyjscy eksperci z MAK przerabiali w symulatorze TU-154M, takiego samego, jakim 10 kwietnia rano leciał do Smoleńska prezydent Lech Kaczyński, ostatnią fazę fatalnego rejsu. W gęstej, snującej się nisko nad ziemią mgłę, kierując się wskazaniami przyrządów pokładowych, "schodzili" na coraz niższe pułapy, szukając "kontaktu wzrokowego" z urządzeniami sygnalizacyjnymi lotniska. A potem "uciekali" od ziemi, "przechodząc" na "drugi krąg" nad "portem lotniczym".

Kiedy "zeszli" do 20 m, tak samo jak piloci odrzutowca prezydenta 10 kwietnia, od "ziemi" już się nie oderwali. "Samolot", kiedy "dodali gazu", przysiadł i uderzył o powierzchnię.(1) - Zabiliśmy się - skwitował doświadczenie Klich uczestniczący w "locie" jako drugi pilot.

„**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**

10:40:55 Nawigator: 20.

10:40:56 Sygnał dźwiękowy, F=400 Hz. ABSU.

10:40:56 Sygnał dźwiękowy, F=400 Hz. ABSU.

10:40:57 Sygnał dźwiękowy, F=400 Hz. ABSU (1).

10:40:59 Odgłos zderzenia z drzewami.

(1) Zgodnie z podanym zapisem odłączono kanały autopilota i ręcznie przejście na wznoszenie powinno mieć miejsce 1-2 sek. po znalezieniu się samolotu na wys. 20 m nad poziomem pasa. Zgodnie z książką "Praktyczna aerodynamika samolotu Tu-154M" wydana w 1997 przeprowadanie samolotu dla skrajnych wyważań samolotu przy odejściu na drugi krąg wynosi przy prędkościach pionowych 3,5m/s - 10m, 5m/s - 20m, 8m/s - 50m. Przy wynikającej z odczytów nawigatora (wg. Transkrypcji...). 10:40:54,5-10:40:55,2- "30", 10:40:55,2-10:40:58,2- "20" prędkości pionowej ok. 14,29 m/sek zderzenie z ziemią nastąpiłoby natychmiast, a nie o 10:41:02,7. Z powyższego wynika że „**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) opracowana przez MAK i wyniki eksperymentu. MAK wzajemnie sobie przeczą.**

**Edmund Klich: Ostatnia niewiadoma - potrzebny eksperyment na drugim Tu-154**, Kontrwywiad RMF, 30.09.2010  
<http://www.rmf24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-edmund-klich-ostatnia-niewiadoma-potrzebny-eksperyment-na,Id,300003>

**Konrad Piasecki:** Panie przewodniczący, czy jest jakiś kluczowy element, zagadka, której wyjaśnienia brakuje, żeby odpowiedzieć na pytanie: dlaczego doszło do katastrofy?

**Edmund Klich:** Jest jeszcze jeden punkt, który jest nie do końca wyjaśniony i żeby to wyjaśnić musi być przeprowadzony eksperyment na samolocie takim samym, to znaczy TU 154, który przyszedł z remontu.

**Konrad Piasecki:** Co ten eksperyment ma wyjaśnić?

**Edmund Klich:** Ma wyjaśnić działanie załogi w ostatnim etapie i reakcję samolotu na to działanie załogi, jaka była. Chodzi o elementy rejestracji tego działania załogi.

**Konrad Piasecki:** Czy już wiemy na ile sekund przed katastrofą, albo na ile sekund po komendzie "odchodzimy" załoga podjęła czynności, żeby wznieść tupolewa?

**Edmund Klich:** Właśnie to między innymi będzie elementem eksperymentu. Wynik tego eksperymentu pokaże co dokładnie (2).

**Konrad Piasecki:** Ale próbowali się wznieść? To wiemy na pewno?

**Edmund Klich:** Tak, oczywiście.

**Konrad Piasecki:** Gdyby nie jar, gdyby nie ta brzoza udałoby się?

**Edmund Klich:** Na zasadzie udałoby się nie udało, to prawdopodobnie tak, bo potem już nie było na tej wysokości dużych przeszkód. Zresztą samolot był już na torze wznoszącym, według mojej oceny (2) i mógłby szczęśliwie wyjść z tego.

(2) W przedmiotowych stwierdzeniach Edmund Klich de facto podaje w wątpliwość wiarygodność dokumentu „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)” w zakresie godziny odłączenia automatu ciągu i wyłączenia kanałów autopilota oraz pułapu na którym w czasie tych czynności znajdował się samolot. Z konieczności przeprowadzenia drugiego eksperymentu z samolotem Tu-154M „102” wynika jednoznacznie, że strona polska zdaje sobie sprawę z niezgodności co najmniej między „Transkrypcją”...MAK i przeprowadzonym przez MAK eksperymentem na symulatorze.

Rzekome dodatkowe powody przeprowadzenia eksperymentu na samolocie „102” Edmund Klich przedstawił w wywiadzie dla „Rzeczypospolitej” z dnia 11-12.2010, „**Piloci Tupolewa byli bez szans**” (por.rozdział „UCHOD. Procedura odejścia na drugi krąg.”)

**Prezydencki tupolew mógł wyjść z tego cało**, Polska The Times 03.06.2010, Autor:Łukasz Słapek

<http://www.polskatimes.pl/stronaglowna/264372,prezydencki-tupolew-m-lg-wyj-z-tego-ca-o,id,t.html>

Jak podaje instrukcja użytkownika w locie Tu-154M, czyli książka, która szczegółowo opisuje charakterystykę samolotu i jego np. dozwolonych prędkości, przepadanie samolotu przy prędkości opadania 5 m/s wynosi około 50 m (3). To znaczy, że samolot potrzebuje właśnie takiej minimalnej wysokości to tego, aby bezpiecznie zacząć wyrównywać lot.

Decyzja o odejściu na drugi krąg na wysokości zaledwie 70 m była więc niewystarczająca, aby w ogóle wykonać ten manewr (3).

„**Nie było szans na szczęśliwe lądowanie**”, Z Edmundem Klichem rozmawiają Michał Majewski i Paweł Reszka, Rzeczpospolita, 11-12.12.2010

P: Widział Pan ziemię?

O: Tylko raz, podczas czwartej próby, kiedy piloci próbowali odejść z wysokości 20 metrów. wtedy nastąpiło wirtualne zderzenie z ziemią.

P: Prawdziwy tupolew też odchodził z 20 metrów.

O: Ale szedł wcześniej stromo w dół, z dużą, większą niż standardowa, prędkością pionowego zniżania. Przy normalnym, łagodnym podejściu po pociągnięciu za sterownice samolot siłą bezwładności obniża lot jeszcze o 10 metrów. U nich z tych 10 metrów zrobiło się 19. Jechali brzuchem po krzakach, a potem były drzewa. (4)

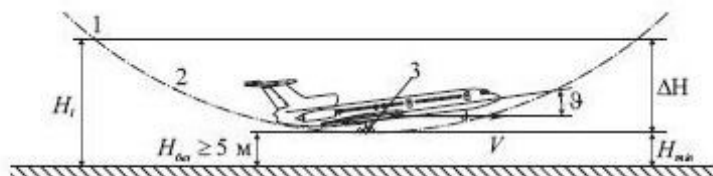


Рис. 6.9. Траектория движения самолета Ту-154М при уходе на второй круг:

- 1 – точка принятия решения об уходе на второй круг и дачи взлетного режима;  
 2 – точка выхода двигателей на максимальный режим и начало искривления траектории; 3 – самая низкая точка траектории

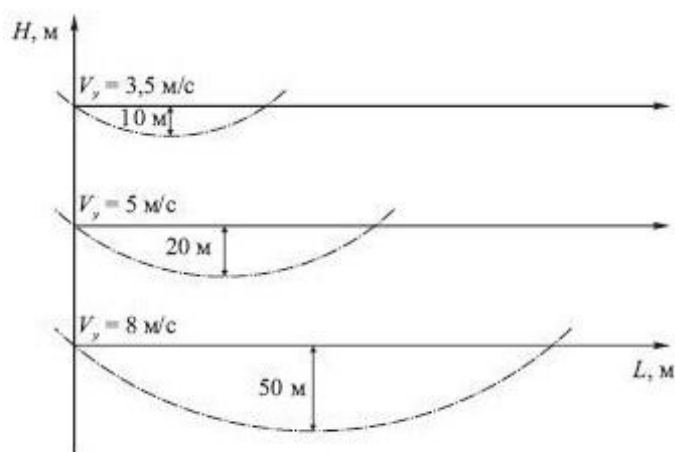


Рис. 6.10. Просадка самолета Ту-154М при уходе на второй круг

126

(3) Łukasz Słapek pisze nieprawdę. Poniżej schemat wartości przepadania Tu-154M przy odejściu na drugi krąg dla różnych  $V_h$ . Widać że przepadanie 50m występuje dla  $V_h=8$  m/sek. Dla  $V_h=5$  m/sek. przepadanie wynosi 20m.

(4) Edmund Kich w powyższych fragmentach jednej wypowiedzi sam sobie zaprzecza, a w drugim fragmencie mówi ewidentną nieprawdę, ponieważ samolot odchodził na drugi krąg nad wznoszącym się terenem. Dla podanej przez MAK wysokości odlączenia kanałów autopilota i automatu ciągu, oraz wymienionej przez E.Kich wielkości opadania wynika, że prędkość schodzenia (względem progu pasa, a nie terenu) wynosiła ok. 5 m/sek. Jak pokazano wcześniej w niniejszym rozdziale, nawet przy terenie płaskim, a szczególnie przy wznoszącym się profilu terenu samolot natychmiast uderzyłby w ziemię, a nie zaczął się wznosić.

W opisanym w: **Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.96

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

eksperymentcie (symulacji) MAK stwierdził, że przy parametrach przeciążenia pionowego analogicznych jak w



Smoleńsku odpowiednio dla: 1.2 ; 1.3; 1.4g, obniżenie trajektorii lotu wyniosło 28, 22 i 20 m; Symulacja pokazała że bezpieczne odejście na II krąg jest zagwarantowane od wysokości 40m nad ziemią. **MAK w Raporcie nie wyjaśnił, dlaczego wg jego danych odejście na II krąg z wysokości ok.20 m nie skończyło się natychmiastowym uderzeniem o ziemię.**

## UCHOD. PROCEDURA ODEJŚCIA NA DRUGI KRĄG

Podjęcie Tu-154M „101” do lądowania na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj w dniu 10.04.2010 roku, w związku z brakiem specjalistycznego wyposażenia na lotnisku miało najprawdopodobniej miejsce w tzw. trybie ręcznym (штупвальном режиме). Nie należy go jednak mylić z brakiem możliwości użycia: podłużnego i poprzecznego kanałów ABSU (automatycznego pokładowego systemu kierowania) i AT (automatu ciągu) w czasie podejścia, co zalecają instrukcje samolotu.

Oprócz trybu ręcznego instrukcje przewidują podejście do lądowania w trybach: automatycznym, kierunkowym (w zależności od wyposażenia nawigacyjnego lotniska) i kierunkowym-ręcznym. W trybach: ręcznym i kierunkowym-ręcznym zgodnie z dokumentacją samolotu nie ma możliwości użycia przycisku „Uchod” na wolantach pilotów. Nie oznacza to jednak braku możliwości odejścia w automacie, które jest realizowane w inny sposób.

Wszystkie przywołane w niniejszym opracowaniu procedury pracy załogi odnoszą się do ręcznego trybu lądowania.

Z niewielkim uproszczeniem można przyjąć, że nie różnią się one pomiędzy poszczególnymi typami podejścia do lądowania w kwestii podziału ról załogi, prowadzenia łączności radiowej itp., natomiast najważniejszą różnicą pomiędzy typami podejścia jest właśnie możliwość użycia przycisku „Uchod”.

**Brak jednoznacznego określenia możliwości użycia przycisku „Uchod” w Smoleńsku i sprzeczne relacje profesjonalistów z branży lotniczej na ten temat są jednymi z najtrudniejszych do wytłumaczenia rozbieżności w kwestiach technicznych przy analizie Katastrofy Smoleńskiej.**

Dementi cytowanych poniżej pilotów dotyczące konieczności przebywania w wiązce ILS odchodzącego za pomocą naciśnięcia przycisku „Uchod” na wolancie nie jest tożsame z faktem że przycisk „Uchod” na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj był aktywny, ponieważ załoga nie realizowała ani podejścia automatycznego, ani kierunkowego. Jednoznaczne stwierdzenie czy użyto przycisku „Uchod” jest niemożliwe bez analizy oryginalnych zapisów z rejestratorów FDR i QAR.

Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK) .19.05.2010

Grupa 4. Przygotowanie lotniska do lotu

Środków realizacji automatycznego lub kierunkowego podejścia do lądowania lotnisko Smoleńsk Siewiernyj nie posiada.

Już dane zaczerpnięte z prasy branżowej nie są dokładne:

**Specpułk od kuchni**, Skrzydlata Polska 5/2010, Autor: Grzegorz Sobczak

W trybie automatycznego podejścia do lądowania wystarczy, że pilot na lewym fotelu naciśnie jeden przycisk na wolancie, a samolot w trybie automatycznym odejdzie na drugi krąg.

Powyżej zacytowane zdanie zawiera 2 błędy, ponieważ:

- przyciski „Uchod” znajdują się na obu wolantach pilotów,  
- zgodnie z instrukcjami samolotu odejście za pomocą przycisku na drugi krąg jest możliwe nie tylko w trybie automatycznym, ale także kierunkowym (z wyłączeniem kierunkowego ręcznego). Natomiast w związku z brakiem na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj środków automatycznego podejścia do lądowania, opis automatycznego trybu odejścia realizowanego za pomocą przycisku „Uchod” nie ma związku z technicznymi możliwościami odejścia samolotu „101” w dniu 10.04.2010.

Po raz pierwszy w obiegu medialnym w Polsce teza, że piloci „101” nie wiedzieli, że w Smoleńsku nie mogą użyć przycisku „Uchod” pojawiła się w artykule **Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Dowódca, tak jak wcześniej planował, spróbował odejść w autopilocie. Nacisnął przycisk odejścia na drugi krąg. Urządzenie jednak nie zareagowało tak, jak chciałby. Ono pracuje tylko wtedy, gdy otrzymuje sygnał z ILS. A tego systemu na lotnisku w Smoleńsku nie było. Samolot nie zaczął się wznosić.

Poniżej komentarz do prezentowanego akapitu Newsweeka z artykułu „Czy lotki mają trymer”, *Nasz Dziennik*, 11-12.12.2010,

[http://www.naszdziennik.pl/bpl\\_index.php?typ=po&dat=20101211&id=po05.txt](http://www.naszdziennik.pl/bpl_index.php?typ=po&dat=20101211&id=po05.txt)

*Pplk dr Tadeusz Augustynowicz*: Kompletna bzdura. Autopilot zdolny jest wykonać odejście bez ILS. Mało tego, jeśli ILS nie pracuje w trybie wstecznym, co jest rzadkością, technicznie nie byłoby możliwe opieranie się na nim przy odejściu, bo samolot odchodząc, natychmiast wzleci ponad wiązkę ILS. Tryb odejścia automatycznego ABSU-154-II pracuje niezależnie od ILS.

**„Piloci Tupolewa byli bez szans”, *Rzeczpospolita* 11.12.2010.**

*Edmund Klich*: Wiele wskazuje na to, że nacisnęli przycisk „odejście”, czekali kilka sekund na reakcję maszyny, której nie było, i dopiero później próbowali odejść ręcznie. Ale pewności nie ma. Większość ekspertów, z którymi się konsultowałem, uważa, że naciśnięcie przycisku „odejście” nie pozostawia śladu w rejestratorze lotu, jeśli na ziemi nie ma ILS, jeśli cały system nie został aktywowany. Wnioskowałem, żeby komisja Millera przeprowadziła eksperyment dotyczący tej sprawy na drugim bliźniaczym Tu. Chodziłoby o to, żeby na bezpiecznej wysokości, przy pełnej widzialności wcisnąć czerwony guzik odejścia i sprawdzić czy w rejestratorze pozostaje ślad.

**Sprostowanie przesłane do redakcji „Naszego Dziennika”, *Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski***

[http://osiecki.salon24.pl/267178,wirtualna-rzeczywistosc-eksperta-naszego-dziennika#comment\\_3800965](http://osiecki.salon24.pl/267178,wirtualna-rzeczywistosc-eksperta-naszego-dziennika#comment_3800965)

Wszyscy byli piloci Tu-154M o numerze bocznym 101, z którymi rozmawialiśmy, nie mieli pewności, czy przycisk odejścia zadziała przy braku ILS. Po przeczytaniu instrukcji użytkownika tego samolotu mówili nam, że raczej nie, ale stuprocentowej pewności nie mieli. Że nie zadziała, twierdził też, tym razem ze stuprocentową pewnością, rosyjski instruktor, który latem 2010 roku, po powrocie Tu-154M o numerze bocznym 102 do Polski, szkolił i wznawiał uprawnienia naszym pilotom do latania tym samolotem (gdyż im wygasły z powodu przerwy w lataniu).

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, *Zapis stenograficzny (2018)***

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 28,36

*Edmund Klich*: Ale jeśli mamy to wszystko zapisane – a wszystko jest zapisane, każdy ruch sterami, każde włączenie przełącznika, wyłącznika, oprócz tego jednego nieszczęsnego „Uhod”, który być może nacisnęli, ale nie został zarejestrowany, bo system nie wszedł, nie zaktywował się, nie mógł, bo nie było ILS – to wrak nie jest takim dowodem, który jest niezbędny do zakończenia badania. (...)

Bo jeśli chodzi o to, o czym ja myślę, o sprawdzenie tego przycisku „Uhod”, tego, czy będzie zapis na rejestratorze... Z drugiej strony to każdy inżynier powinien sam określić według instalacji, które tam są, według połączeń, czy będzie taki znacznik, czy nie. O ile ja wiem, to nie będzie.

*Zarówno autorzy artykułu **Pilot do końca wciskał gaz**, jak i Edmund Klich nie wyjaśnili, dlaczego doświadczeni piloci wojskowi elitarnego 36 pułku, o nalocie na Tu-154M odpowiednio 2907 godzin (1P) oraz 506 godzin (2P), latający zarówno na stanowisku pierwszego, jak i drugiego pilota, mając przez cały czas do czynienia z przyciskiem „Uchod” i ograniczeniami w jego użyciu, nie byli rzekomo tychże ograniczeń świadomi. Nie podali także żadnego dowodu, a jedynie poszlaki na potwierdzenie swoich przypuszczeń wynikające z rozmów z innymi pilotami. W poniższym materiale wypowiedzi pilotów kwestionujących sam fakt unieczynnienia przycisku „Uchod” przy braku ILS:*

**Bankructwo teorii Edmunda Klicha**, *Nasz Dziennik*, 28.12.2010, Autor: *Katarzyna Orłowska-Popławska*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101228&typ=po&id=po01.txt>

Ten przycisk jest niezależny od ILS. Wielokrotnie wykonywałem tym samolotem odejścia. Nawet jak od początku lecimy w trybie ręcznym, bez włączonego autopilota, to ten system powinien działać. Po wciśnięciu przycisku "Uchod" [odejście] samolot zadziera automatycznie nos i zadaje moc niezbędną do odejścia. Potem trzeba tylko zmniejszyć kąt wychylenia kłap (gdy wariometr wskazuje już dodatnią wartość wznoszenia) i schować podwozie. Dalej trzeba już tylko w odpowiednim momencie schować kłapy, ponieważ prędkość samolotu rośnie do wartości, przy której kłapy muszą być schowane - tłumaczy pilot PLL LOT kapitan Boeinga 767, który 2,5 tys. godzin wylatał na Tu-154M.

Ekspert ds. bezpieczeństwa lotów, doświadczony pilot-instruktor Michaił Makarow, który pilotował samoloty takie jak Tu-154M i Airbus A-320: - Moim zdaniem, pan Klich najwyraźniej nie ma pojęcia, o czym mówi. Oczywiście, że wciśnięty przycisk odejścia na drugi krąg, czerwony przycisk, pozostawia ślady w czarnych skrzynkach, jak każde odejście na drugi krąg - tłumaczy Rosjanin. - Nie wiem, kto, gdzie i kiedy tego człowieka uczył pilotażu, jestem pewien, że nikt z Aerofłotu - dodaje.

**Kaczyński: Ziobro wcale nie jest "numerem dwa" w PiS**, onet.pl, 30.01.2011, Autor: Jacek Niżynkiewicz  
<http://wiadomosci.onet.pl/tylko-w-onecie/kaczyński-ziobro-wcale-nie-jest-numerem-dwa-w-pis,1,4159161,wiadomosc.html>

- Piloci włączyli autopilota będąc nad lotniskiem, które nie jest wyposażone w system ILS. Może pilotom zabrakło dobrego przeszkolenia?

- Mówili mi eksperci, ale i lekarze również potwierdzali, że pewne reakcje pilotów są jak reakcje chirurgów. Jak w trakcie operacji dochodzi do krwotoku, to chirurg podejmuje działania na zasadzie pewnego automatyzmu, a nie czeka. Tak samo piloci, reagują kiedy jest decyzja "odchodzimy", to wtedy dochodzi do szarpnięcia wolantem, co jest całkowicie odruchowe.

A szarpnięcie wolantem oznacza wyłączenie autopilota. Na jakiej podstawie ja mam wierzyć Rosjanom, że to nastąpiło na 2-3 sekundy przed zderzeniem z drzewem? To jest sprawa do wyjaśnienia. Po raporcie Anodiny moje zaufanie do Rosjan radykalnie się zmniejszyło. My tak naprawdę nie wiemy nic o ostatniej fazie lotu. Musimy przyjąć zasadę ograniczonego zaufania, a w przypadku raportu MAK musimy przyjąć zasadę radykalnie ograniczonego zaufania.

**Prokuratura w polowie eksperymentu**, Nasz Dziennik, 03.03.2011, Autor: Marcin Austyn  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110303&typ=po&id=po01.txt>

Eksperyment z wykorzystaniem samolotu Tu-154M o numerze bocznym 102 przeprowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Nastąpi to, gdy tylko usunięta zostanie usterka jednego z wyświetlaczy w kokpicie wstrzymująca całe doświadczenie.

Sam eksperyment polega na tym, że na bezpiecznej wysokości powtarzane są czynności wykonywane przez pilotów w dniu katastrofy w takim samym tempie i przy identycznych parametrach lotu. - Dlatego ważne jest, by eksperyment wykonać bardzo precyzyjnie. Dodatkowo zarejestrowane wyniki muszą zostać przeanalizowane i sprowadzone do standardu, czyli warunków panujących nad ziemią, gdzie powietrze jest rzadsze - stwierdził dr inż. Milkiewicz. Eksperyment to także okazja do weryfikacji zachowań samolotu w powietrzu, działania autopilota bez aktywnego systemu ILS na lotnisku, w tym działania funkcji odejścia.

## OBOWIĄZUJĄCE ZAŁOGĘ PROCEDURY. CZY SĄ DOWODY ICH ZŁAMANIA ?

*W związku z publikacją przez MAK ostatecznego Raportu w dniu 12.01.2011, odniesienia do niego będą publikowane sukcesywnie. Jest to związane z dużą objętością dokumentu MAK.*

**Rosyjscy eksperci wskazują winnych katastrofy Tu-154**, TVN24, 20.05.2010

[http://www.tvn24.pl/-1,1657106,0,1,rosyjscy-ekspertci-wskazuja-winnych-katastrofy-tu\\_154,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/-1,1657106,0,1,rosyjscy-ekspertci-wskazuja-winnych-katastrofy-tu_154,wiadomosc.html)

Jak pisze gazeta, "rosyjscy eksperci są przekonani, że do katastrofy Tu-154M doszło z powodu niedoświadczenia prezydenckiego pilota, który chcąc spełnić życzenie urzędników, zgodził się na śmiertelnie niebezpieczne lądowanie, a potem, posłuchawszy się nawigatora, popełnił fatalne błędy w pilotażu".

Gazeta te błędy wylicza. "Pierwszy poległ na tym, że dowódca, wykonując nieprecyzyjne podejście do lądowania, włączył reżim autopilota, czego kategorycznie nie powinien był robić (1). Ustawivszy samolot na początku glisady, po której - według jego obliczeń - powinna była zniżać się maszyna, dowódca wprowadził do autopilota prędkość zniżania 4 metry na sekundę i rozpoczął lądowanie (1), sądząc, iż przy tych parametrach podwozie dotknie ziemi na początku pasa startowego" - relacjonuje gazeta.

"Tymczasem nawigator kontrolował wysokość lotu za pomocą radiowysokościomierza (2) - przyrządu określającego odległość od ziemi na podstawie odbicia od jej powierzchni sygnału radiowego. Fatalną rolę w katastrofie - według ekspertów - odegrał łagodnie pochyły, długi parów o głębokości około 40 metrów znajdujący się przed lotniskiem i niedoświadczenie nawigatora" - pisze rosyjski dziennik.

"Gdy samolot leciał nad dnem parowu i ziemia zaczęła uciekać w dół, nawigator wpadł w panikę i zaczął informować dowódcę, iż idą powyżej kursu oraz że w ten sposób nie trafią na pas (3). Dowódca uwierzył podwładnemu i zwiększył prędkość zniżania dwukrotnie - do 8 m/sek. Tymczasem parów na trasie się skończył i zaczęło długie zbocze wzgórze. A o zwiększonej prędkości zniżania lotnicy **zapomnieli**" - wskazuje dziennik.

**(1) ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М, Новосибирск 2001 г. (INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M, Nowosybirsk, 2001) str.100, przewiduje w trybie podejścia do lądowania (zejście do wysokości kręgu) w trybie nieprecyzyjnym- ręcznym (штурвальном режиме) włączenie: podłużnego i poprzecznego kanału autopilota oraz automatu ciągu. Zostało to wykonane przez załogę.**

**Analogiczne zapisy zawiera także РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М -Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie w części 4.6 - podejście**

do lądowania w trybie ręcznym.

Zgodnie z „**Transkrypcją 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)**” w której nie ma komendy dowódcy „lądujemy” przypisywanie mu lądowania (tj. świadomej kontynuacji manewru poniżej wysokości decyzji) jest nadużyciem (jedyna możliwość lądowania została przedstawiona w rozdziale „Hipoteza zamachu”). Do ostatecznego potwierdzenia/ zaprzeczenia powyższemu jest niezbędne nalożenie oryginalnych odczytów z CVR na odczyty z FDR.

Por. przypis (6) w tym rozdziale.

(2) Por. rozdział „Czy załoga posługiwała się radiowysokościomierzem ?”

(3) W „**Transkrypcji 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, nie ma potwierdzenia powyższych informacji.

**Piaskiem po oczach**, TVN24, z Edmundem Klichem rozmawia Konrad Piasecki, 21.05.2010

Transkrypcja za <http://ndb2010.wordpress.com/>

<http://www.tvn24.pl/-1,1657365,0,1,na-minute-przed-katastrofa-w-kabinie-byl-ktos-spoza-zalogi,wiadomosc.html>

K.P: To na koniec cytat: “Gdy samolot leciał nad dnem parowu ziemia zaczęła uciekać w dół. Nawigator wpadł w panikę i zaczął informować dowódcę, że idą powyżej kursu oraz że w ten sposób nie trafią na pas. Dowódca uwierzył swojemu podwładnemu i zwiększył prędkość zniżania. Parów na trasie się skończył. Zaczęło się zbrocze wzgórze. O zwiększonej prędkości zniżania lotnicy zapomnieli.”

E.K: To jest powieść. Jak ktoś sobie lubi pisać jakieś powieści, nowele... to niech pisze dalej.

K.P: Ale powieść beletrystyka, czy powieść dokumentalna?

E.K: Powieść beletrystyka, w pełni.

**Kontrwywiad RMF FM**, z Edmundem Klichem rozmawia Konrad Piasecki, 24.05.2010

Transkrypcja za <http://ndb2010.wordpress.com/>

[http://www.youtube.com/watch?v=8BkNi\\_KUXUs](http://www.youtube.com/watch?v=8BkNi_KUXUs)

R: Czyli ten jar mógł mieć znaczenie.

E.K – Mógł mieć pewne znaczenie w mentalności załogi, w tej świadomości sytuacyjnie, prawda.

R: Czyli mógł ich zmylić? Mógł ...

E.K – Mógł ich zmylić.

R: Mogli mieć poczucie, gdzie indziej niż są.

E.K: – Ale, gdyby postępowali zgodnie z procedurami, tzn. gdyby na wysokości 100 m niezależnie jaka to była wysokość, czy radiowa, czy barometryczna, podjęli decyzję, nie byłoby wypadku.

**Katastrofa TU-154: Ekspert o wynikach pracy komisji**, Polityka, 20.05.2010, z Antonim Milkiewiczem (4), emerytowanym pilotem i specjalistą od badania katastrof lotniczych rozmawia Grzegorz Rzeczkowski

<http://www.polityka.pl/kraj/rozmowy/1505974,1,katastrofa-tu-154-ekspert-o-wynikach-pracy-komisji.read>

- Szef komisji technicznej stwierdził, że to kapitan rozmawiał z wieżą w Smoleńsku i że jest to absolutnie niedopuszczalne. Dlaczego?

- Kapitan ponosi pełną odpowiedzialność za samolot i załogę. Jego zadaniem jest precyzyjne i bezpieczne pilotowanie. Wszystko, co może zakłócić jego uwagę i koncentrację, niesie potencjalne niebezpieczeństwo. Dowódca od reszty załogi ma otrzymywać krótkie i precyzyjne informacje. Korespondencję z wieżą powinien prowadzić w tym przypadku nawigator, który jest najmniej obciążony. On powinien informować o wysokości, prędkości etc. **Dowódca nigdy nie prowadzi korespondencji**, on oczekuje tylko informacji od załogi. Ale może nawigator nie znał rosyjskiego?

(4) ekspert Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych w pracach na miejscu katastrofy

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101008&typ=po&id=po03.txt>

**Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Podczas tego lądowania dowódca miał więcej pracy niż zwykle. Sterował samolotem i jednocześnie rozmawiał z pracownikiem wieży.

Aby stwierdzić jednoznacznie, że kpt.Protasiuk w czasie zniżania sterował samolotem, należałoby ten wniosek wyciągnąć na podstawie oryginalnych zapisów rejestratorów QAR i FDR, które są ciągle przedmiotem badania.

**Stefan Gruszczyk** : Lot Tu-154M był nonszalancki, załoga nie była zgrana, RMF24, 19.06.2010

<http://www.rmf24.pl/opinie/wywiady/przesluchanie/news-stefan-gruszczyk-lot-tu-154m-byl-nonszalancki-zaloga-nie,nId,284218>

*Stefan Gruszczyk*: Jak się zniżali poniżej 100 metrów, to - według mnie - można było już wszystko przewidzieć. To, co ja wyczułem, że niezgranie tej załogi było; że załoga była niewłaściwie dobrana i - mówię - związane to było ze sprawą języka rosyjskiego...

*Agnieszka Burzyńska*: Kapitan mówił po rosyjsku.

*Stefan Gruszczyk*: Tak. To nawet jest, jak prześledzi się stenogram, to póki pracowali po angielsku, to pracował nawigator, a później jak przeszli na rosyjski, to już dowódca załogi.

*Agnieszka Burzyńska*: Ale dowódca nie powinien tego robić?

*Stefan Gruszczyk*: Nie powinien tego robić, bo od tego jest właśnie nawigator. Taki jest podział w załodze, takiej czteroosobowej, w jakiej oni byli.

*Antoni Milkiewicz*, *Stefan Gruszczyk*: oraz autorzy podanego fragmentu artykułu „Pilot do końca wciskał gaz” podają nieprawdę:

Przy podejściu do lądowania i lądowaniu w trybie ręcznym instrukcja **РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М, КНИГА 2 (Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie, tom 2, 4.6.6.6.)**, przewiduje kontaktowanie się z dyspozytorem tak pierwszego, jak i drugiego pilota.

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986**

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

**3.4. СНИЖЕНИЕ С ЭШЕЛОНА И ЗАХОД НА ПОСАДКУ, ПОСАДКА**

Снижение

КВС В зоне подхода ведите радиосвязь или поручите ее второму пилоту.

**„Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154”, Moskwa, Transport Powietrzny, 1986**

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

**3.4. Знижение с крęгу, зейсьце до лądowania, лądowanie**

Zniżanie

Dowódca: w strefie podejścia prowadzić korespondencję radiową lub powierzyć ją 2 pilotowi.

Przedmiotowy zapis instrukcji odnosi się do załogi czteroosobowej.

**Specpułk od kuchni, Skrzydlata Polska 5/2010, Autor: Grzegorz Sobczak**

Jeśli chodzi o załogi, w 36.SPLT przyjęto model stosowany w PLL LOT, które wcześniej również używały tego typu samolotu. W skład załogi wchodzi dwóch pilotów, nawigator i inżynier (technik) pokładowy.

Członkowie załogi mają jasno określone zadania w czasie lotu. Z reguły dowódca załogi pilotuje samolot, a drugi pilot wykonuje czynności uzupełniające. Inżynier pokładowy zajmuje się sterowaniem i kontrolą pracy silników, a nawigator poza nawigacją prowadzi również korespondencję radiową i czyta listę procedur kontrolnych- tzw. check-listę.

- Czasem zdarza się, że któryś z pilotów przejmuje prowadzenie korespondencji radiowej - mówi płk Tomasz **Pietrzak**.

- Ma to miejsce zwłaszcza, gdy nawigator jest obciążony jakąś nadprogramową pracą, gdy np. tuż przed startem musi wprowadzić dane do FMS (komputer pokładowy - CDU). Wówczas prowadzenie korespondencji przejmuje jeden z pilotów. Podobnie jest również, gdy nawigator dopiero szkoli się w wykonywaniu swoich obowiązków.

Zgodnie z **ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М, Новосибирск 2001 г. (INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M, Nowosybirsk, 2001)**, całą przedstartową korespondencję radiową prowadzą piloci, a nie nawigator. W związku z przykładową rozbieżnością pomiędzy powyżej podanymi procedurami należy zwrócić uwagę, że żadne źródło z kręgow zbliżonych do lotnictwa wojskowego ani prokuratury nie

podają które z nich w 36.SPLT są obowiązujące, i na podstawie jakich przepisów. W przypadku istnienia polskich, innych od rosyjskich wzorów instrukcji współpracy załogi, powinny one być oficjalnie wprowadzone do użytku zgodnie z odpowiednią podstawą prawną. W niniejszym opracowaniu przyjęto że obowiązujące załogi samolotów Tu-154M procedury zawierają oryginalne instrukcje rosyjskie (pochodzące z kraju producenta samolotu).

**Odmowa nie zawsze oznacza to samo**, Polska, 14.10.2010, Autor: Łukasz Ślapek

<http://www.gazetakrakowska.pl/opinie/319739,odmowa-nie-zawsze-oznacza-to-samo,id,t.html?cookie=1>

W końcu rzecz być może najważniejsza, a mianowicie to, że w pewnej chwili lotu, kluczowej chwili, kokpit tupolewa zamienił się w salkę wykładową, w której ktoś niczym kustosz tłumaczy postronnym, do czego służy mechanizacja skrzydła. Pytanie też, dlaczego to nawigator, a nie drugi pilot czyta tak zwaną czeklistę przed lądowaniem. Jest to bowiem obowiązek drugiego pilota.

Łukasz Ślapek pisze nieprawdę:

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154**, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

III (Б/И) Зачитайте карту контрольной проверки (...), с контролем ответов по каждому пункту.

**„Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154”**, Moskwa, Transport Powietrzny, 1986

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

Nawigator (Inżynier pokładowy): Przeczytać checklistę (...), z kontrolą odpowiedzi na każdy punkt.

Wg przywołanej instrukcji wszystkie checklisty ma czytać nawigator, nie drugi pilot.

Identyczne zalecenia zawiera także **ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М**, Новосибирск 2001 г. (**INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M**, Nowosybirsk, 2001)

**Jak szkolić pilotów przewożących VIP-ów?** Rozmowa Wyborczej z **Krzysztofem Krawcewiczem**, redaktorem naczelnym "Przeglądu Lotniczego Aviation Revue" i pilotem samolotowym, 08.05.2010

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/jak-szkolic-pilotow-przewozacych-vip-ow-rozmowa-wyborczej-z-krzysztofem-krawcewicz>

Bo na dzisiaj wiele wskazuje na to, że pilot - wiedząc, że pogoda jest poniżej dopuszczalnych minimów - postanowił sprawdzić, czy jednak lądować się uda. Przechylenie w lewo może wskazywać np. na to, że pilotując na przyrządy, jednocześnie wypatrywał ziemi przez okno po swojej stronie. To naturalny odruch bezwarunkowy (5). Linie lotnicze wydają dużo pieniędzy na szkolenie swoich pilotów w powstrzymaniu go.

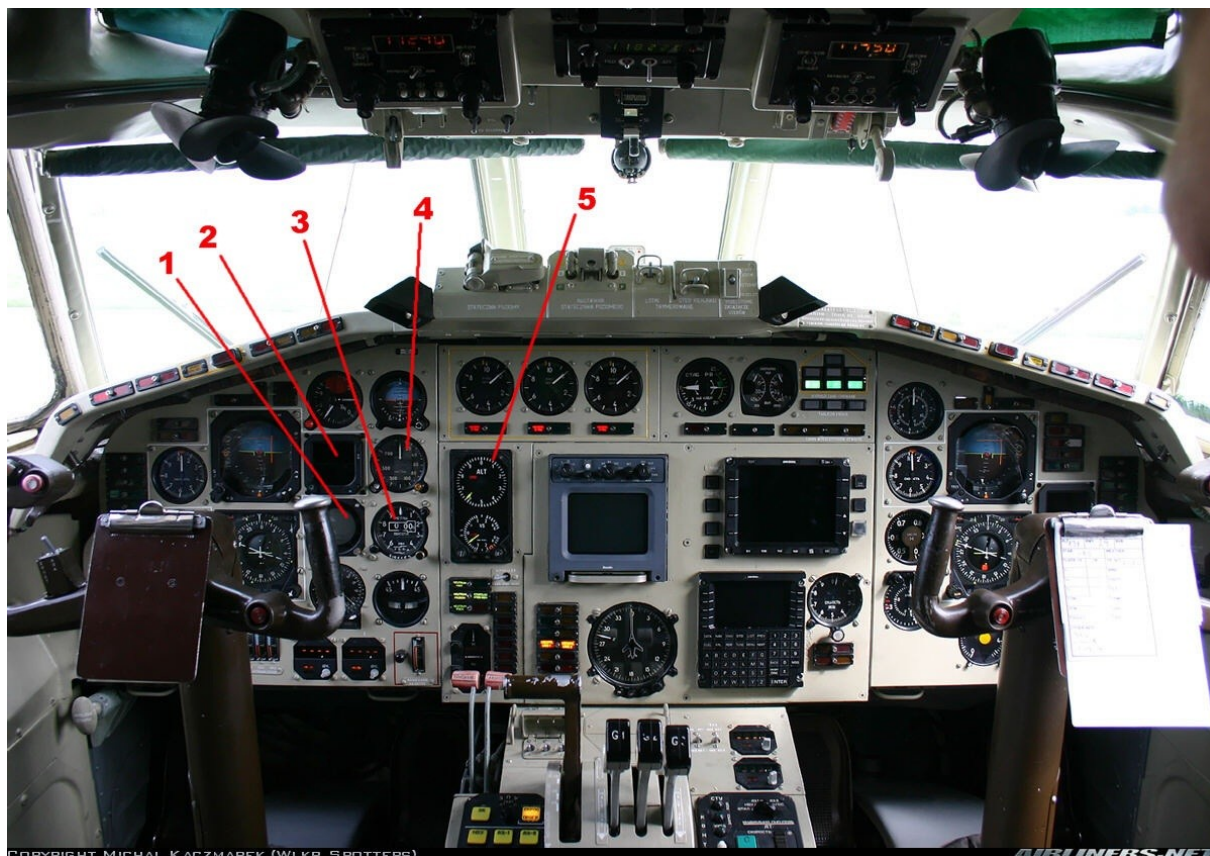
(5) Wg **ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М**, Новосибирск 2001 г.

КВС: Устанавливает визуальный контакт с наземными ориентирами, оценивает положение ВС относительно курса, глиссады, оси ВПП и принимает решение о выполнении посадки (дает команду экипажу «САДИМСЯ») и выполняет посадку

**INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M**, Nowosybirsk, 2001, str.105,

Dowódca statku powietrznego: ustanawia kontakt wizualny z punktami orientacyjnymi na ziemi, ocenia położenie statku powietrznego w odniesieniu do kursu, ścieżki, osi pasa startowego i podejmuje decyzję o lądowaniu (daje załodze komendę „Lądujemy”) i ląduje.

Zarówno obserwacja przyrządów, jak i otoczenia samolotu przez dowódcę załogi jest zgodna z instrukcją (ocena położenia statku powietrznego w stosunku do kursu i ścieżki bez zwrócenia uwagi na przyrządy jest niemożliwa) . Dla ułatwienia tego zadania wariometr, wysokościomierze baryczne i radiowysokościomierze z których korzysta dowódca załogi są umieszczone blisko siebie (por. zdjęcie poniżej).



***Lokalizacja wskaźników wysokościomierzy i wariometrów na tablicy przyrządów pierwszego pilota Tu-154M „101”, fot. [Airliners.net](http://Airliners.net)***

*1- wysokościomierz barometryczny WBE-2A*

*2- wariometr (VSI/TRA)*

*3- wysokościomierz barometryczny UWO-15M1B*

*4- wysokościomierz radarowy RW-5MD1 (A-034-4)*

*5- wysokościomierz radarowy / wariometr Honeywell KAV-485T*

*wg. РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М, Lotnictwo.net opr. Autor*

*„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  
10:32:55 Dowódca Podchodzimy do lądowania. W przypadku nieudanego podejścia, odchodzimy w automacie.  
10:40:51 2 pilot Odchodzimy (6)*

***Piaskiem po oczach***, TVN24, z Edmundem Klichem rozmawia Konrad Piasecki, 21.05.2010

Transkrypcja za <http://ndb2010.wordpress.com/>

<http://www.tvn24.pl/-1,1657365,0,1,na-minute-przed-katastrofa-w-kabinie-byl-ktos-spoza-zalogi,wiadomosc.html>

*K.P:* Tak jest i tutaj wysokość decyzji było około 100 metrów...

*E.K:* Tak, to było 100 metrów

*K.P:* Zazwyczaj jest tak, że pilot w tym momencie podejmuje, ogłasza jakby załodze decyzję, swoją

*E.K:* Wie Pan, to nie ma czasu na ogłaszanie (6). Pilot lecący po prostu przechodzi wysokość decyzji i jest wysokość decyzji i wykonuje czynności, które automatycznie nawet może wykonać. To samolot sam przechodzi na drugie zajęcie.

*K.P:* To co się tutaj stało na tej wysokości decyzji. On zdecydował, ląduję?

*E.K:* Nie ma takiej decyzji żadnej ...

*K.P:* A zachowywał się, jakby lądował?

*E.K:* Zachowywał się jakby chciał lądować dalej

**Płk Łukaszewicz o tupolewie: Komendy "Odchodzimy!" nie da się jednoznacznie interpretować, SE, Autor: Mirosław Skowron, 28.05.2010**

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/mamy-zbyt-mao-danych\\_140751.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/mamy-zbyt-mao-danych_140751.html)

Płk Piotr Łukaszewicz (*ekspert ds. lotnictwa, były szef oddziału szkolenia Dowództwa Sił Powietrznych*): - Komendy "odchodzimy" padającej w takiej chwili nie można interpretować tak jednoznacznie. Po pierwsze, w dalszym ciągu nie znamy zapisu głosu z czarnych skrzynek. Nie wiemy zatem, czy to słowo pada jako pytanie, czy z wykrzyknikiem. Skoro wypowiedział je drugi pilot, zgodnie z przepisami i zasadami nie musi oznaczać przerwania lądowania. (6)

Ta decyzja należy bowiem do dowódcy załogi (6). Mogło to zatem oznaczać zapytanie skierowane do pierwszego pilota. Gdyby to było stwierdzenie "odchodzimy", także nie musiałoby oznaczać odejścia od manewru lądowania. "Odchodzimy" bowiem od czego? Może od osi lądowania? Drugi pilot mógł być odpowiedzialny za utrzymanie samolotu w kursie, na ścieżce zniżania. I mogło oznaczać odejście w lewo lub w prawo.

Komendę o rezygnacji z lądowania - to podstawowa sprawa - wydaje dowódca załogi. (6)

**Z archiwum "Teraz My!": Leszek Miller, Marek Fronczak, Stefan Gruszczyk, 07.06.2010**

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/z-archiwum-teraz-my-leszek-miller-marek-fronczak-s,1,3548423,wiadomosc.html>

MF: Odchodzimy, to co powiedział drugi pilot.

TS: A pana co dziwi panie pułkowniku?

Stefan Gruszczyk: Mnie to dziwi to, że to powiedział w ogóle drugi pilot, bo taką decyzję to podejmuje dowódca załogi i to w każdym wypadku przy lądowaniu (6).

TS: A jeśli powiedział to drugi pilot, to o czym to może świadczyć?

SG: to świadczy o tym, że oni byli tak zaabsorbowani czymś innym w tej kabine, to jest mój domysł, oni szukali ziemi, szukali kontaktu z ziemią, wypatrywali ziemi, to nawet na podstawie tego stenogramu dla mnie wynikają takie rzeczy, że po prostu zgrania w tej załodze nie było dobrego, oni nawet nie wiedzieli jak się zachować w stosunku nawet do szukania tej ziemi.

TS: To nie powinno być tak, że pierwszy pilot patrzy na przyrządy i ląduje na przyrządach, a drugi pilot wypatruje ziemi?

SG: Dokładnie, a tu podejrzewam, że wszyscy szukali ziemi, za wyjątkiem chyba tylko nawigatora, który jak to już pan powiedział podawał wysokość złą, bo radiowysokościomierzem nie wolno się posługiwać w etapie końcówki lądowania (7).

**Pilot do końca wciskał gaz, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Odchodzimy – zapropozował drugi pilot (6) , gdy od ziemi dzieliło ich już mniej niż 80 metrów. Reszta załogi jednak zignorowała jego komendę. Dowódca ciągle obniżał wysokość lotu. (...) Dowódca był pewien, że samolot wyląduje, bo przecież tyle razy się udawało. Nic nie odpowiedział Grzywnie (8), ponieważ całą uwagę skupił na poszukiwaniu ziemi.

(...) Na 100 metrach nawigator, zgodnie z przepisami, powinien był zapytać dowódcę załogi: „Decyzja?”. A dowódca musi wtedy ją podjąć: „Siadamy” albo „Odchodzimy na drugi krąg”. Jeśli dowódca nie podejmie decyzji, to każdy członek załogi ma obowiązek mu o tym przypomnieć i później sprawdzić, czy ją wykonuje. Natomiast jeśli dowódca nie zareaguje na przypomnienia załogi (8) – to drugi pilot ma obowiązek przejąć stery i odejść na drugi krąg.

(6) Płk Piotr Łukaszewicz, ekspert ds. lotnictwa, były szef oddziału szkolenia Dowództwa Sił Powietrznych, Edmund Klich oraz płk Stefan Gruszczyk, b. pilot 36SPLT, mówią nieprawdę w kwestii obowiązujących załogę procedur:

**ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986**

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

3.4.2. Уход на второй круг в штурвальном (директорном) режиме.

КВС\* Приняв решение об уходе на второй круг, немедленно переведите РУД всех двигателей на взлетный режим и предупредите экипаж "Уходим".

2П (\*) Если на ВПР командир ВС не сообщил экипажу "Садимся" или "Уходим", второй пилот предупреждает экипаж "Уходим" и выполняет уход на второй круг.

**„Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154”, Moskwa, Transport Powietrzny, 1986**

3.4.2. Odejście na drugi krąg w trybie ręcznym



Dowódca: Podjąć decyzję o odejściu na drugi krąg, natychmiast ustawić manetki ciągu w położenie startowe i ostrzec załogę „Odchodzimy”.

**2 pilot: Jeśli na wysokości decyzji nie padła komenda dowódcy „Lądujemy” lub „Odchodzimy”, drugi pilot natychmiast ostrzega załogę „Odchodzimy” i wykonuje odejście na drugi krąg.**

(7) Na temat dopuszczalności użycia radiowysokościomierza w etapie końcówki lądowania płk. Stefan Gruszczyk mówi nieprawdę. Por. przypis nr 2 w rozdziale „Czy załoga posługiwała się radiowysokościomierzem ?”

(8) Instrukcje współpracy załogi samolotu Tu-154M nie przewidują wydawania komend przez 1P po wydaniu komendy „Odchodzimy” przez 2P. Nie przewidują również żadnego „przypominania” o czymkolwiek komukolwiek. Zgodnie z podanym wyżej zapisem z obowiązujących procedur reakcja 2P w razie braku komendy 1P ma nastąpić natychmiast, bez dodatkowych konsultacji z resztą załogi.

W kontekście przytoczonego fragmentu artykułu (i jednocześnie książki „Ostatni lot”), dotyczącego absolutnie krytycznej fazy lotu Tu-154M w dniu 10.04.2010, szczególnie niewiarygodnie i bezrefleksyjnie brzmią słowa współautora tych prac - płk. Roberta Latkowskiego:

- W raporcie z pewnymi sprawami się nie zgadzam, ale 90 proc. naszej książki pokrywa się z raportem MAK.

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/latkowski-nie-miesci-sie-to-w-glowie,1,4111804,wiadomosc.html>

Wiarygodność książki „Ostatni lot” w kwestii prawidłowej interpretacji intencji działań załogi obniżyło dodatkowo upublicznienie przez Komisję Millera rozmów z kokpitu, w których polscy specjaliści odczytali frazę „Odchodzimy” wypowiedzianą przez 1P na wysokości decyzji, co zadało kłam narracji prezentowanej w książce.

**Tomasz Lis na żywo: Piloci o stenogramach, 07.06.2010**

<http://www.tvp.pl/publicystyka/polityka/tomasz-lis-na-zywo/wideo/07062010/1812020>

T.Lis: Jasny sygnał- jak rozumiem- pilot mówi, pada hasło: „odchodzimy”. Już wiemy, że- ktoś wie w tej kabinie że powinniśmy odejść - a nie odchodzimy.

T.Pietrzak, M.Fiszer: A skąd, a skąd wiemy że nie odchodzimy?

T.Pietrzak: Panie redaktorze, jeżeli będziemy mieli zapisy Flight Data Recordera, czyli tego rejestratora który zapisuje wszystkie parametry lotu, i zestawimy z Voice Data Recorderem , dopiero mamy jakiś szcążkowy obraz...

T.Lis: Dobrze...

T.Pietrzak: ... ale na podstawie jednego Voice Recordera nic nie możemy powiedzieć.

**Pilot do końca wciskał gaz, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Nikogo z załogi nie zastanowił ani nie zaniepokoił fakt, że choć między jednym a drugim odczytem minęło aż siedem sekund, a samolot cały czas opadał, to wysokość się nie zmieniła. Nie wiedzieli, że tupolew leciał nad opadającym zboczem doliny (8) i cały czas schodził w kierunku jej dna.

(8) Por. zdjęcie wyposażenia kabiny w niniejszym rozdziale. W Tu-154M, podobnie jak w innych samolotach produkcji sowieckiej, blok najważniejszych wskaźników parametrów lotu znajduje się obok siebie, tak aby nie zmuszać pilota do „błądzenia” wzrokiem po tablicy przyrządów. Dodatkowo, w samolocie „101”, zgodnie z sowiecką praktyką blok ten był obwiedziony białą linią, aby rzucał się w oczy. Jednym z najważniejszych przyrządów jest wariometr (oznaczony na przedmiotowym zdjęciu numerem 2), służący do wskazywania prędkości pionowej samolotu. Stwierdzenie że pilot w czasie lotu nie rzucał chociaż okiem na podstawowy blok przyrządów, w tym na tenże wariometr, jest absurdalne.

Komplet tak samo oznaczonych głównych wskaźników znajduje się na panelu 2P.

Prezentowany akapit z materiału „Newsweeka” jest dokładnym powtórzeniem przytoczonych we wpisie „Rosyjscy eksperci wskazują winnych katastrofy Tu-154” na początku niniejszego rozdziału rosyjskich tez o błędach popełnionych przez załogę, zdementowanych przez polskiego akredytowanego przy MAK (por. wpis „Piaskiem po oczach”, TVN24, z Edmundem Klichem rozmawia Konrad Piasecki, 21.05.2010, w niniejszym rozdziale).

**Pilot do końca wciskał gaz**, *Newsweek.pl*, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski  
<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Załoga najprawdopodobniej nie wiedziała (bo trudno uwierzyć, że złamała przepisy z premedytacją), że instrukcja eksploatacji Tu-154M zezwala na użycie ABSU i AT tylko i wyłącznie podczas lądowania na lotniskach wyposażonych w ILS kategorii I oraz II (10).

Autorzy przytoczonego powyżej tekstu piszą nieprawdę, o czym świadczy zacytowany poniżej fragment instrukcji samolotu Tu-154M zawierający rekomendację użycia w czasie podejścia do lądowania i realizacji lądowania niezależnie od obecności na lotnisku systemu ILS tych kanałów ABSU których użyła załoga „101” w dniu 10.04.2010.

**Gość Radia Zet**, płk Robert Latkowski, 30.12.2010

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/plk-Robert-Latkowski>

Monika Olejnik: A dlaczego leciał na autopilocie, powinien był?

Robert Latkowski: To znaczy mógł sobie tego autopilota, tak jak kolega mówił, do wysokości tej decyzji, tych 120 metrów (9) wykorzystywać, ale nie powinien w tym wypadku używać automatu ciągu, dlatego że autopilot był sterowany ręcznie, bo sam autopilot jest w automacie, jeśli tam jest podłączony system precyzyjnego podejścia to on sobie już sam tam współpracuje z ILS i nie ma problemu, natomiast jeśli się ręcznie to robi to trzeba odpowiednio profilować opadanie, czy zmniejszać, czy zwiększać. A jeśli zwiększymy opadanie, założmy tylko o metr, czy o dwa, automat ciągu tego nie rozumie o on zdejmuje obroty do minimalnego gazu, jak się zwiększy to znowu dodaje, dopycha i pracuje, jak wycieraczki ten automat ciągu i tego się nie stosuje.

W dniu 28.12.2010 płk Piotr Łukaszewicz (ekspert ds. lotnictwa, były szef oddziału szkolenia Dowództwa Sił Powietrznych), udzielił w programie „Kropka nad i” Moniki Olejnik w TVN24 kolejnej nieprawdziwej wypowiedzi w kwestii obowiązujących załogę procedur, stwierdzając że autopilot powinien zostać wyłączony przed rozpoczęciem zniżania (ok.10 km od pasa). (10)

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.100

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

Instrukcja Tu-154 nie zaleca użycia autopilota w czasie podejścia nieprecyzyjnego.

Powyzsze zdanie jest merytorycznie prawdziwe, tyle że nie ma nic wspólnego z podejściem „101” do lądowania w Smoleńsku 10.04.2010, i w związku z tym należy je traktować jako dezinformację. MAK nie odróżnił bowiem użycia wszystkich kanałów autopilota z dwoma kanałami, użytymi 10.04.2010 w Smoleńsku.

Instrukcja dopuszcza bowiem użycie 2 kanałów: podłużnego i poprzecznego ABSU oraz automatu ciągu (AT) (10). Podejście zaś było precyzyjne (bo przy użyciu radaru PAR).

(9) płk Robert Latkowski, były pilot Tu-154M i dowódca 36.SPLT, współautor wydanej przed cytowanym powyżej wywiadem, książki „Ostatni lot” reklamowanej przez jej autorów jako „śledcza”, w wypowiedzi udzielonej 9 miesięcy po Katastrofie Smoleńskiej podał nieprawdziwą wysokość decyzji jaka miałaby obowiązywać w Smoleńsku (120m, tymczasem obowiązywało 100m). Napisał także nieprawdę w kwestii procedur użycia kanałów autopilota oraz automatu ciągu w podejściu ręcznym (10).

(10) **РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М**

4.6. ЗАХОД НА ПОСАДКУ

4.6.1. При построении предпосадочного маневра и в процессе выполнения захода на посадку могут использоваться следующие автоматические режимы АБСУ:

- в продольном канале СТАВИЛ ПРОДОЛ и управления от рукоятки СПУСК - ПОДЪЕМ при выдерживании заданной скорости полета экипажем I H I;

-> в боковом канале СТАВИЛ БОКОВ и управления от рукоятки РАЗВОРОТ, ГНВУ] , { A311, | A311 |.[ЗК];

- управления и стабилизации скоростью полета через АТ совместно с автоматическим режимом работы АБСУ. В боковом канале рекомендуется использовать режим I ЗК ], в продольном канале | H I.

**Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie**

4.6. ПОДЕЈЌИЕ ДО ЛАДОВАНИЯ.

4.6.1. Przy realizacji manewru przed ladowaniem i w czasie realizacji ladowania można

wykorzystywać następujące kanały ABSU:

- w kanale podłużnym СТАБИЛ ПРОДОЛ i sterowanie drążkiem СПУСК - ПОДЪЕМ przy utrzymaniu zadanej prędkości lotu I H I;
- w kanale poprzecznym СТАБИЛ БОКОВ i sterowanie drążkiem РАЗБОРОТ, ГНБУ] , { A311, | A311 |.[3K];
- sterowanie i stabilizacja prędkością za pomocą automatu ciągu (AT) razem z automatycznym reżimem pracy ABSU. W kanale poprzecznym rekomenduje się wykorzystywać reżim I 3K ], w kanale podłużnym- | HI.

*Stanowisko zawarte w dokumencie Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu raportu końcowego MAK (s. 62) również potwierdza zgodność z instrukcją podejścia na 2 kanałach autopilota i automacie ciągu: istotnie takiego modelu podejścia nie opisano, ale też i nie jest on zabroniony. Jeśli w rzeczywistości byłby to tryb pracy zbyt trudny dla załogi lub zagrażający bezpiecznemu wykonaniu lądowania, powinien być wyraźnie zabroniony przez producenta samolotu"*

**Z powyższego widać, że użycie odpowiednich kanałów ABSU i AT przez załogę „101” w dniu 10.04.2010 było zgodne z instrukcjami samolotu.**

*Także Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK) ,19.05.2010 nie wspomina jakoby zejście z wysokości kręgu odbywało się niezgodnie z przytoczoną powyżej instrukcją:*

Grupa 8. Wyjście na prostą lądowania i ścieżkę schodzenia

a. Lot ścieżką schodzenia przebiegał przy włączonym pilocie automatycznym w płaszczyznach wzdłużnej i bocznej, a także przy włączonym automatycznym regulatorze ciągu.

**Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?**, z kpt. Wiesławem Jedynakiem, członkiem Komisji Badania Wypadków Lotniczych rozmawia Monika Olejnik, Radio ZET, 18.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Pilotow-w-Smoleńsku-celowo-wprowadzono-w-blad,wid,13146800,wiadomosc.html>

Wiesław Jedynak: Tak, no tutaj mówienie o tym, że gdyby podchodzili w rękach, a nie w autopilocie, gdyby, to znowuż jest takie, trzeba się odnieść do faktów, czyli na przykład czy instrukcja użytkowania w locie tego samolotu, dokument podstawowy, który jest częścią certyfikatu typu, zabrania tego typu podejścia(...)

Jeżeli w dokumencie jest napisane, że pewne rzeczy są zabronione to oczywiście nie wolno ich robić. Natomiast jeżeli nie jest opisane, jak to zrobić, no to po to są inne dokumenty, na przykład jest taka pomoc dla pilota, którą się określa jako standardowe czynności załogi, gdzie można opisać taki proces, mimo że producent nie opisał go w swojej instrukcji, to użytkownik może opisać taki proces, jak podejść na przykład tym samolotem przy wykorzystaniu autopilota. Tutaj niestety nie było to opisane.

Ja też o tym mówię, że fakt, że oni używali autopilota nie jest złamaniem instrukcji użytkowania w locie, natomiast brak procedur jest niedopatrzeniem bardzo poważnym. Jeżeli nie jest to opisane w dokumentach źródłowych oni nie wiedzieli tak naprawdę, jak to zrobić, natomiast przynajmniej ja sądzę, że wiem dlaczego ten autopilot był włączony, no pilot lecący, w tym momencie dowódca tego samolotu, był tak obciążony pracą, że jednocześnie musiał rozmawiać przez radio, prowadzić samolot, musiał jeszcze odpowiadać na indagacje osób z zewnątrz, z zewnątrz kabiny, załogi, które pytały go o decyzje, że dlatego zostawił włączony autopilot żeby się troszeczkę odciążyć, bo jednak absorbuje bardziej dużo pilotaż ręczny niż automatyczny.

**Ostateczny Raport MAK, 12.01.2011**

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

str.100: 6. Brak zarządzania pracą załogi w kokpicie (CRM) w czasie podejścia w skomplikowanych warunkach meteorologicznych:

- 1P nie rozdzielił precyzyjnie zadań załogi w czasie próbnego podejścia i nie przedyskutował procedur ewentualnego nieudanego podejścia

str.139: Zgodnie z instrukcjami Tu-154M, 4.4.1, „Zadania załogi w locie na wys. przelotowej”, na komendę dowódcy załoga ma przeprowadzić briefing 10-15 przed znizeniem. Nie usłyszano briefingu w ostatnich 7 minutach i 30 sek. zapisu FDR (11) lotu na wysokości przelotowej. Nie udało się stwierdzić czy załoga przedyskutowała system podejścia, tryb podejścia, masę do lądowania, CRM (zadania 1P i 2P), procedury i język komunikacji radiowej, procedury odejścia na drugi krąg (odejście na lotnisko zapasowe) lub czynności na wysokości decyzji związane z warunkami atmosferycznymi.

MAK sam zaprzeczył swoim informacjom: najpierw stwierdził że briefingu nie było (str.100), później - że nie udało się ustalić czy był (str.139).

(11) MAK błędnie określił typ rejestratora dźwięków: w Raporcie jest FDR, ma być CVR.

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str. 65 i następane zawierają wykresy z odczytów FDR i QAR, z zastrzeżeniem: „W celu przetworzenia danych, wyeliminowano systematyczne i częściowe uszkodzenia danych (...). Dane z QAR były podstawą, jako że zawierają dane o lepszej jakości.”

Załączone wykresy nie wskazują na wystąpienie jakiegokolwiek awarii, tylko na konsekwentne i wykonane do ostatniej chwili z włączonymi kanałami AP i AT zniżenie poniżej DH, i wskazują pośrednio na możliwość przeprowadzenia lądowania (por.rozdział „Hipoteza zamachu”).

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

## CZY ZAŁOGA POSŁUGIWAŁA SIĘ RADIOWYSOKOŚCIOMIERZEM?

**Spieszmy się powoli**, z **gen. Anatolem Czabanem** rozmawia Janusz B.Grochowski, Polska Zbrojna 20/2010, 16.05.2010

P.Z.: Tuż przed lotniskiem jest głęboka szeroka dolina. Czy to mogło wprowadzić pilota w błąd?

A.Cz.: To jedna z hipotez. Chociaż nie wierzę, by zlekceważyli wskazania innych przyrządów, skupiając się wyłącznie na radiowysokościomierzu, bo tylko on wskazuje rzeczywistą wysokość nad ukształtowaniem terenu czy znajdujących się na nim obiektów. Samolot ma kilka systemów pomiaru wysokości oraz TAWS, który ostrzega o zbliżaniu się do ziemi. Dowódca załogi miał przed sobą cztery wysokościomierze, w tym radiowysokościomierz, prawy pilot- trzy .

**Kontrwywiad RMF FM**, z **Edmundem Klichem** rozmawia Konrad Piasecki, 24.05.2010

[http://www.youtube.com/watch?v=8BkNi\\_KUXUs](http://www.youtube.com/watch?v=8BkNi_KUXUs)

Edmund Klich: Była prędkość schodzenia większa na początku, ale później była w miarę utrzymująca się w tych granicach, prawda, to nie jest jakaś ścisła, określona prędkość, są granice maksymalne, minimalne, oczywiście, to nie ma żadnej, bo może iść w locie poziomym, prawda, to jest bezpieczniej niż jakiegokolwiek zniżanie

**Edmund Klich**: piloci Tu-154M byli źle przeszkoleni, Wprost24, 26.05.2010

<http://www.wprost.pl/ar/196533/Edmund-Klich-piloci-Tu-154M-byli-ze-przeszkoleni/>

Klich poinformował, że odliczanie wysokości doszło do 20 metrów. Według Klicha załoga posługiwała się radiowysokościomierzem, mierzącym faktyczną odległość od ziemi, a nie wysokościomierzem barometrycznym. Klich zastrzegł, że nie wie, na ile załoga zdawała sobie sprawę z pofałdowania terenu przed lotniskiem.

**Smoleńskie domino**, Gazeta Wyborcza, autor: Wacław Radziwinowicz, współpraca Bogdan Wróblewski, 2010-10-10

[http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smolenskie\\_domino.html](http://wyborcza.pl/1,105770,8485740,Smolenskie_domino.html)

Gdy 10 kwietnia - z prezydencką delegacją na pokładzie - podczas lądowania we gęstej mgłę posługiwali się radiowysokościomierzem, który pokazywał im, jak wysoko nad powierzchnią ziemi znajduje się maszyna, mogli nie mieć świadomości, że to wysokość od dna jaru.

Nie zdając sobie sprawy z tego, że lecą ponad ukrytym we mgłę wąwozem, uważali, że są zbyt wysoko, by trafić na pas. Zaczęli zbyt ostro schodzić w dół.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP**, 21.10.2010 r.

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-6>

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-9>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

I drugi problem, który tam... myślę, że to wystarczy czytać stenogram i można odczytać, nie trzeba tutaj, to nie jest zdrada żadnych tajemnic badania, że załoga w tych warunkach lotniskowych nie miała prawa posługiwać się radiowysokościomierzem. Radiowysokościomierzem można się posługiwać w ostatnim etapie lotu, jeśli jest lotnisko kategorii 2, a w Polsce kategorię drugą to ma tylko Warszawa Okęcie i nie wiem, chyba Gdańsk jeden kierunek, bo to musi być zniwelowane podejście.

Bo radiowysokościomierz pokazuje odległość rzeczywistą od ziemi albo od przeszkód terenowych, jak las jest to też od czubków drzew, prawda. I teraz jeśli teren nie jest płaski, a tam akurat był ten wąwóz sześćdziesięciometrowy, to wtedy załoga bardzo łatwo może po prostu stracić poczucie świadomości sytuacyjnej, tzn. może nie znać położenia

samolotu w stosunku do przeszkód terenowych.

Może to jest zbyt naukowo. O co chodzi? Że tam jest przecież zapis w rejestracji: oni lecieli, tam 2 albo 3 razy jest komenda: 100 metrów. To tak jakby się nie zniżali, a w rzeczywistości samolot się zniżał, tylko leciał równoległe do zbocza. A nagle potem jak się czasy policzy tych kolejnych komend, to jest bardzo szybko: 80, 60, bo zbocze szło w górę, a samolot się zniżał, w związku z tym nastąpiło jak gdyby sumowanie tych dwóch spraw, prawda. Więc ja sobie zrobiłem taką wewnętrzną kalkulację, to wyszło tam, że się zniżał z prędkością ponad 20 m/s, co było faktycznie niemożliwe, ale ten teren... i ten teren po prostu doprowadził do tego, że załoga straciła tę świadomość sytuacyjną o pozycji samolotu.

[poseł **Antoni Macierewicz** (PiS), poza mikrofonem] Rejestrator szybkiego dostępu w istocie mówi o wszystkim.

*Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich***: Rejestrator szybkiego dostępu... Tam są pewne... ja bym nie chciał tu mówić o szczegółach. Tam w końcówce wystąpiły pewne problemy techniczne, ale taką mam tutaj ocenę ale myślę, że strona polska może się wypowiedzieć. Komisja pana Millera ma dostęp do tego od początku, on nie był badany przez Rosjan, więc nie mógł być sfalszowany, bo ja byłem w Smoleńsku, kiedy przyniesiono go, i natychmiast został przekazany do Polski. (...)

*Posel **Elżbieta Kruk** (PiS)*: Panie pułkowniku, pan albo wybiórczo traktuje ograniczenia na podstawie konwencji... Załącznika 13, albo częściej nas tutaj jakimiś opowieściami i własnymi dywagacjami, nie wiem, na jakiej podstawie. Pan zdaje się ma dużą szerszą wiedzę niż my. Po ja chciałabym się dowiedzieć, na jakiej podstawie pan mówi, że samolot leciał i że załoga wykorzystywała radiowysokościomierz? (...) Czy to są dane, które pan czerpie z np. z zapisu parametrów lotu, które pan prawdopodobnie zna, a my nie? (...)

*Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich***: Ja moją wiedzę czerpię z mojego prawie 50-letniego działania w lotnictwie cywilnym i wojskowym i to, że lot był w ostatniej fazie wykonywany według radiowysokościomierza, to myślę, że nie musi być aż taki specjalista jak ja, żeby to stwierdzić.

**Użytkownicy branżowego portalu lotniczego miażdżą tezy Edmunda Klicha**, *Nasz Dziennik*, 31.05.2010, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100531&typ=po&id=po01.txt>

Po krytycznych wpisach na temat wypowiedzi Edmunda Klicha, akredytowanego przy rosyjskim Międzypaństwowym Komitecie Lotniczym (MAK), administrator zamknął na forum branżowego portalu internetowego Lotnictwo.net wątek "2010.04.10 TU-154 - Samolot Prezydenta RP rozbił się pod Smoleńskiem".

Miażdżące dla Klicha krytyczne opinie można było przeczytać jeszcze w sobotnie przedpołudnie. Potem wątek o katastrofie zamknięto.

Wcześniej na forum można było śledzić niezwykle gorącą dyskusję po wypowiedziach Edmunda Klicha, insynuującego szkolne błędy, jeśli nie wprost - głupotę pilotów prezydenckiego Tu-154M.

I tak, użytkownik portalu o nicku "kirby" napisał: "W programie 'Teraz My' na pytanie: - Czyli w momencie, kiedy wysokość była 100 m, a oni nadal nie widzieli pasa, to powinni poderwać samolot? Odpowiedź Edmunda Klicha: - Tak, nawet automatycznie, bo tam jest dyskusja, że przejdziemy z automatu, prawda, autopilot sam wyprowadza. Czekali świadomie do wysokości 20 m (E. Klich), schodząc z tak dużej wysokości na radiowysokościomierzu (E. Klich), którego wskazania wydały im się stabilne i dopiero wyłączyli autopilota, podrywając samolot na ok. 4-5 sekund przed uderzeniem w pierwsze drzewa, czyli prawdopodobnie jak już je zobaczyli. Gdyby - pisze użytkownik forum - to nie były opinie szefa Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, to chyba byłoby to, jak do tej pory, zaliczone jako największa bzdura wypowiedziana w tym temacie - biorąc również pod uwagę wszystkie tzw. teorie spiskowe jakie się pojawiły." (pogrubiona część zdania nie pojawiła się w artykule „Naszego Dziennika”, całość wg linka poniżej).

[http://lotnictwo.net.pl/3-tematy\\_ogolne/15-wypadki\\_i\\_incydenty\\_lotnicze/24626-2010\\_04\\_10\\_tu\\_154\\_samolot\\_prezydenta\\_rp\\_rozbil\\_sie\\_pod\\_smolenskiem-75.html](http://lotnictwo.net.pl/3-tematy_ogolne/15-wypadki_i_incydenty_lotnicze/24626-2010_04_10_tu_154_samolot_prezydenta_rp_rozbil_sie_pod_smolenskiem-75.html)

Wątek na Lotnictwo.net został ponownie otwarty 01.06.2010 przez Administratora.

**Piotr Łukaszewicz: Drzewo było kosą, a skrzydło samolotu zbożem**, *Kontrwywiad RMF*, 01.10.2010

<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-piotr-lukaszewicz-drzewo-bylo-kosa-a-skrzydlo-samolotu,nId,300194>

*Konrad Piasecki*: Jeszcze jeden eksperyment i o przyczynach katastrofy smoleńskiej będziemy wiedzieli właściwie wszystko?

*Piotr Łukaszewicz*: Ja myślę, że o tych przyczynach **już wiemy wszystko**.

*Konrad Piasecki*: Ukształtowanie terenu, jar na drodze podchodzenia. On jest również kluczowy dla zrozumienia, co się stało?

*Piotr Łukaszewicz*: Nie miałby znaczenia w sytuacji, w której załoga wykonywałaby lądowanie posługując się

wysokościomierzem barometrycznym ustawionym na poziom lotniska. Miał kluczowe i krytyczne znaczenie w sytuacji, w której - co zostało powiedziane - załoga używała radiowysokościomierza.

**Stefan Gruszczyk (1) : Lot Tu-154M był nonszalancki, załoga nie była zgrana**, RMF24, 19.06.2010

<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/przesluchanie/news-stefan-gruszczyk-lot-tu-154m-był-nonszalancki-załoga-nie,nId,284218>

*Agnieszka Burzyńska*: Stenogramy sugerują całkowity spokój, prawie do końca włączony jest autopilot, załoga spokojnie odlicza wysokość do 20 metrów. Rozumie to pan?

*Stefan Gruszczyk*: Rozumiem. To już robili to, czego nie powinni, jak mówiłem wcześniej. Pierwsza dla mnie rzecz, że wysokość odczytywali według radiowysokościomierza, czego im nie wolno było robić. W końcu do lądowania nie posługuje się radiowysokościomierzem, tylko wysokościomierzem barometrycznym (2), który jest ustawiony na ciśnienie lotniska, które mieli podane. Z korespondencji wynika, że ustawili je również. Według tego wysokościomierza powinni podchodzić do lądowania.

**Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskał-gaz,68952,1>

Załoga cały czas szukała wzrokiem lotniska i zapomniała o kontrolowaniu wysokościomierza barometrycznego. Nawigator czytał wyłącznie wskazania radiowysokościomierza.

**W Sprostowaniu przesłanym do redakcji „Naszego Dziennika”** Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski powtórzyli swoją tezę iż piloci przy podejściu w dniu 10.04.2010 korzystali z radiowysokościomierza. Należy zwrócić uwagę, że wyciągnęli ten wniosek bez znajomości oryginalnych zapisów FDR i QAR. W Sprostowaniu ta teoria nie była już tak kategoryczna jak w artykule i książce („naszym zdaniem” etc.):

Z prostych obliczeń matematycznych oraz danych ze stenogramu naszym zdaniem można wywnioskować, że wysokość była podawana na podstawie radiowysokościomierza, a nie wysokościomierza barometrycznego.(...)

Uważamy, że wszystko wskazuje na to, iż nawigator odczytywał wysokość z radiowysokościomierza.

[http://osiecki.salon24.pl/267178,wirtualna-rzeczywistosc-eksperta-naszego-dziennika#comment\\_3800965](http://osiecki.salon24.pl/267178,wirtualna-rzeczywistosc-eksperta-naszego-dziennika#comment_3800965)

(1) pułkownik, były pilot 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego

(2) plk.Gruszczyk mówi nieprawdę w kwestii obowiązujących przy lądowaniu procedur: **ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М**, Новосибирск 2001 г.

III Контролируйте высоту полета по барометрическому высотомеру. С высоты 60 м докладывайте высоту через 10 м, а с высоты 20 м докладывайте высоту через 5 м.

**INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M**, Nowosybirsk, 2001, str.106, opis procedur lądowania w trybie ręcznym:

Nawigator: Kontrolować wysokość lotu wg wysokościomierza barometrycznego. Poniżej 60m odczytywać bieżący pułap co 10 m wg radiowysokościomierza, a od pułapu 20m odczytywać wysokość co 5 m.

„**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

10:10:07,2-10:10:10,3 Nawigator RW, nastawniki, RW.

10:10:10,6-10:10:11,9 Dowódca 100 metrów (3).

10:40:51,5-10:40:58,0 Sygnał dźwiękowy, F = 400 Hz. (Wysokość niebezpieczna)

10:40:51,8-10:40:52,4 Nawigator 60 (4).

(3) Alarm „wysokość niebezpieczna” na radiowysokościomierzu został ustawiony tak, aby włączył się na wysokości 100 m nad terenem (por.przypis (5))

(4) Alarm „wysokość niebezpieczna” włączył się 0,3 sekundy przed odczytaniem przez nawigatora wysokości „60”. Zatem z „**Transkrypcji 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” wynika, że załoga przynajmniej ponad wysokością 60m posługiwała się wysokościomierzem barometrycznym, a nie radiowysokościomierzem.

**Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskał-gaz,68952,1>

W końcu w kabinie rozległ się alarm radiowysokościomierza. Samolot był już zaledwie 60 m nad ziemią i

tylko 19 nad progiem pasa! **Ktoś** ustawił alarm na wysokość decyzji właściwą dla lotniska z systemem precyzyjnego lądowania ILS! W Smoleńsku jednak takiego systemu nie ma. Nie można mówić o przypadku czy pomyłce. **Ktoś z załogi świadomie złamał przepisy, przestawiając alarm radiowysokościomierza (5).**

### **ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986**

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

#### **3.4. СНИЖЕНИЕ С ЭШЕЛОНА И ЗАХОД НА ПОСАДКУ, ПОСАДКА**

Предпосадочная подготовка

КВС (...) на RW-5 - индекс на 60м или на ВПП, если ее значение ниже этой высоты.

**„Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154”**, Moskwa, Transport Powietrzny, 1986

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

#### 3.4. Zniżenie z kręgu i podejście do lądowania, lądowanie

##### Przygotowania przed lądowaniem

Dowódca statku powietrznego :(...) na (wysokościomierzu) RW-5 ustawić 60 m lub na wysokość decyzji, jeśli jest na mniejszej wysokości (6)

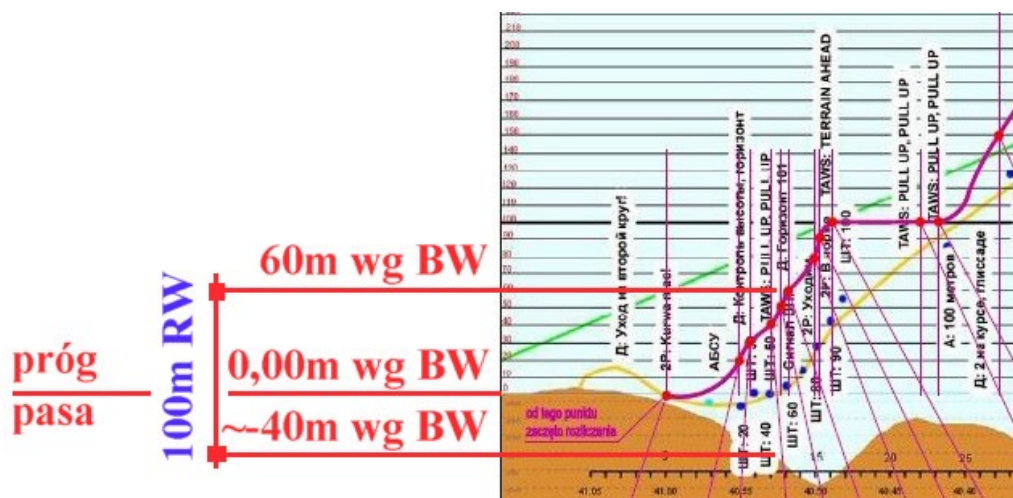
Zgodnie z tzw. „checklistą” (spisem czynności do wykonania, str. 4) czynności załogi samolotu Tu-154 wysokość decyzji lub 60 m jest wprowadzana na radiowysokościomierz RW-5 przez pierwszego pilota (dowódcę załogi) jako wysokość po której osiągnięciu włączy się alarm dźwiękowy. Zatem wprowadzenie wysokości decyzji 100 m na RW-5 przez pierwszego pilota jest zgodne z „checklistą”.

(5) Zarzut o przestawieniu alarmu RW na wysokość inną niż podaną przy ustawianiu przyrzędu wg checklisty przez IP jest absurdalny (chyba że jest hipotezą- tyle że w przedmiotowym tekście jest traktowany jako fakt), ponieważ z przytoczonych powyżej procedur wynika że to właśnie IP ustawia na swoim radiowysokościomierzu tenże alarm. Stwierdzenie że IP co innego mówi, a co innego wprowadza na przyrządy nie wytrzymuje krytyki. O wiele bardziej prawdopodobne jest to, że formułujący takie jednoznaczne zarzuty bez dowodów albo nie rozumie o czym pisze, albo świadomie dezinformuje.

Podobny, sprowadzający się do stwierdzenia, że IP w czasie potwierdzania checklisty podał inną wysokość ustawienia alarmu niż ustawił w rzeczywistości, zarzut sformułował płk Stefan **Gruszczyk** w wypowiedzi dla TVN24: „Z tego, co wiemy, oni zawsze ustawiali na 60”.

<http://www.rp.pl/artykul/586627.html>

(6) Z przytoczonej powyżej części „**Transkrypcji 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**” wynika, że IP wprowadził na radiowysokościomierzu pułap 100m, a nie 60m, jak wynika z cytowanej wyżej instrukcji. Nie jest wykluczone że zrobił tak dla bezpieczeństwa, z powodu świadomości pofalowania terenu przed lotniskiem (wyżej włączający się alarm RW oznacza więcej czasu na ewentualną reakcję pilota).



Powyżej: różnica wysokości terenu nałożona na oś czasu i profil terenu wg Amielina (uwaga: skala pozioma nie odpowiada pionowej). Opracowanie wg „Transkrypcji” MAK. Trajektoria żółta: wg RW (opr. Amielina), Trajektoria fioletowa: wg BW (opracowanie Autora) mogą mieć najwyżej znaczenie poglądowe, ponieważ dane parametrów lotu z nich wynikające (w części dotyczącej minimalnej wysokości odejścia na drugi krąg) są niezgodne z prawami fizyki (por. rozdział „Charakterystyki lotne samolotu nie są z gumy, czyli MAK sam sobie zaprzecza”).

Na wykresie widać że tam gdzie wg „Transkrypcji MAK” nawigator odczytał „60” rzeczywista odległość od terenu wynosi ok. 100 m, i jest to zgodne z faktem włączenia się na tej wysokości alarmu radiowysokościomierza ustawionego wg „Transkrypcji” przez IP właśnie na 100 m RW. Jest to z jednej strony co najmniej mocna poszlaka na rzecz tego, że nawigator, wbrew twierdzeniom m.in. Edmunda Klicha (7), odczytywał wysokości wg wysokościomierza barycznego przynajmniej powyżej 60 m, z drugiej- jeden z dwóch - wg Autora, rzeczywisty (ponieważ weryfikowany przez 2 źródła: odczyty BW i alarm RW) punkt trajektorii samolotu (wymaga on jednak wymaga dodatkowego potwierdzenia poprzez złożenie oryginalnych odczytów z FDR i QAR.).

Jeśli założyć że mataczenie „Transkrypcji” przez MAK miało miejsce, oznacza to że:

- fakt ustawienia alarmu przez IP na 100 m BW został przez falszera przeoczony i nie skojarzony z włączeniem się tego alarmu na 60 m BW z powodu odległości czasowej między nimi (30 minut) ;
- fakt ten został zignorowany przez MAK. Przeczy jednak temu zastosowana po upublicznieniu niekonsekwencji w „Transkrypcji” nieporadna narracja której źródeł należy upatrywać w samym Komitecie, w Polsce po raz pierwszy oficjalnie przedstawiona w artykule **Pilot do końca wciskał gaz**, w Newsweeku.pl, mówiąca że alarm został „przestawiony” przez „kogoś”, mimo że jednoznacznie należy to do IP;
- rzeczywista trajektoria lotu samolotu w ostatnich minutach nie przechodzi jednak przez ten punkt, a alarm został w „Transkrypcji” przeniesiony z innego miejsca aby uprawdopodobnić tezę o prowadzeniu przez nawigatora odczytów z wysokościomierza barometrycznego, co oznaczałoby z jednej strony brak przeprowadzania manewru lądowania (por. zapisy z instrukcji poniżej w tym rozdziale), a z drugiej możliwą awarię; wg Autora ta możliwość jest mniej prawdopodobna (choćby w sensie trudności dla falszera- przed wstawieniem sygnału należało przeanalizować profil terenu i trajektorię samolotu, aby „trafić” w punkt w którym 60 m BW = 100 m RW), ale nie można jej na 100% wykluczyć. Możliwość tę da się uzasadnić tylko chęcią ukrycia za wszelką cenę faktu lądowania samolotu w niewłaściwym miejscu (por. rozdział „Hipoteza zamachu”).
- alarm radiowysokościomierza został jednak przestawiony przez IP, a jego odpowiednia informacja dla załogi w CVR została przez MAK zaszumiona lub usunięta. Biorąc po uwagę siermiężność prezentowanych przez MAK oficjalnych wyjaśnień niezgodności działania pilota z jego własnymi słowami, można przyjąć to za bardzo mało prawdopodobne. Straty wizerunkowe Komitetu zdaniem Autora przewyższają korzyści, jakimi jest kolejny zarzut wobec IP o złamanie obowiązujących procedur.

Przy założeniu że mataczenie „Transkrypcji” przez MAK nie miało miejsca:

- alarm radiowysokościomierza został jednak przestawiony przez IP, bez podania informacji załodze - teza wykluczona przez Autora jako nielogiczna, nieprofesjonalna i niezgodna z procedurami;
- alarm radiowysokościomierza został jednak przestawiony przez IP, a jego odpowiednia informacja dla załogi zarejestrowana przez CVR nie została przez MAK odczytana i zidentyfikowana,

W ostatecznym Raporcie MAK znalazła się informacja że alarm RW został ustawiony na 60m . Do kwestii niezgodności pomiędzy komendą IP a ustawieniem przyrządu MAK w ogóle się nie odniósł. (10)

Drugim zweryfikowanym punktem trajektorii lotu samolotu może być brzoza na której maszyna miała stracić końcówkę skrzydła. Połączenie tych 2 punktów krzywą opadania zgodną z charakterystykami samolotu może dać przybliżoną odpowiedź na pytanie w którym miejscu trajektorii został odłączony autopilot. Pozostałe punkty trajektorii wg „Transkrypcji” MAK są niewiarygodne (podobnie jak podana przez Komitet wysokość odłączenia autopilota), zaś cała trajektoria wymaga weryfikacji poprzez złożenie oryginalnych odczytów z FDR i QAR.

(7) Charakterystyczny jest fakt niezajęcia przez E.Klicha jednoznacznego stanowiska w kwestii ewentualnego niezgodnego z procedurami ustawienia alarmu wysokościomierza. W wywiadzie **„Piloci Tupolewa byli bez szans”** w Rzeczypospolitej z 11-12.12.2010 r. przeprowadzonym przez Michała Majewskiego i Pawła Reszkę, na pytanie dziennikarza:

P:- Wysokościomierz radiowy był ustawiony na 60 metrów zamiast na 100. Urządzenie miało ostrzegać załogę o niebezpieczeństwie na wysokości o 40 metrów niższej niż przepisowa. Czy to



znaczy, że w załodze było przyzwolenie na ciche łamanie procedury?  
*Edmund Klich uchylił się od jednoznacznej odpowiedzi, tj. potwierdzenia lub zaprzeczenia faktowi ustawienia alarmu RW na niewłaściwą wysokość, mówiąc dyplomatycznie, ale nie na temat:*  
*O:- Mówiłem już o dwunastu przyczynach. Wyjęcie jednej kostki, czyli zachowanie zgodne z procedurą, przerwałoby teń łańcuch. Tutaj nikt kostki nie wyjął.*

**ТАБЛО СИГНАЛИЗАЦИИ** На самолете Ту-154 предусмотрена звуковая ( в виде сирены, через динамик и звонок ) и световая (табло и лампы) сигнализация

«Высота принятия решения». Для предупреждения о достижении  $H_{\text{заход}}$ ,  $H_{\text{круга}}$ ,  $H_{\text{решения}}$ .

Сигнализация: В наушниках и динамиках СГС – непрерывно, кратковременно (3...9 сек.) прослушивается звуковой сигнал, на приборных досках загорается табло «Н» и светится до приземления.

**Tablice sygnalizacji wizualnej i dźwiękowej w samolocie Tu-154.** Sygnalizacja za pomocą syreny, głośnika i dzwonka, i świetlna (tablice i lampki)

„Wysokość decyzji”. Dla ostrzeżenia o osiągnięciu  $H_{\text{podejścia}}$ ,  $H_{\text{kręgu}}$ ,  $H_{\text{decyzji}}$

Sygnalizacja: w słuchawkach i głośnikach SGS- dźwięk ciągły, krótkotrwały (8) (3-9 sek.), na tablicach przyrządów zapala się lampka „H” i świeci do przyziemienia.

(8) Por.przypis (4) w tym rozdziale. Wymieniony sygnał dźwiękowy trwał 6,5 sek.

**Jak czytać czarne skrzynki, kpt. Grzegorz Pietruczuk** wyjaśnia o czym rozmawiali piloci, TVN24, 03.06.2010

<http://www.tvn24.pl/-1,1659083,0,1,jak-czytac-czarne-skrzynki,wiadomosc.html>,

RW to radiowysokościomierz, na którym ustawiona zostaje wysokość 100 metrów jako ta, przy której ma pojawić się sygnał o zbliżeniu się do wysokości decyzyjnej (9). Na wysokościomierzu barometrycznym się tego nie ustawia – nie ma takiej możliwości.

(9) *Pilot/Controller Glossary, FAA*

[http://www.faa.gov/air\\_traffic/publications/atpubs/pcg/D.HTM](http://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/pcg/D.HTM)

DECISION HEIGHT- With respect to the operation of aircraft, means the height at which a decision must be made during an ILS, MLS, or PAR instrument approach to either continue the approach or to execute a missed approach.

(See ICAO term DECISION ALTITUDE/DECISION HEIGHT.)

DECISION ALTITUDE/DECISION HEIGHT [ICAO]- A specified altitude or height (A/H) in the precision approach at which a missed approach must be initiated if the required visual reference to continue the approach has not been established.

Note 1: Decision altitude [DA] is referenced to mean sea level [MSL] and decision height [DH] is referenced to the threshold elevation.

**Słownik Pilota i Kontrolera, Federal Aviation Administration**

WYSOKOŚĆ DECYZJI- wysokość na której musi być podjęta decyzja o kontynuacji lub przerwaniu lądowania w podejściach ILS, MLS, PAR (zob.termin Pułap decyzji/Wysokość decyzji ICAO)

PULAP DECYZJI/WYSOKOŚĆ DECYZJI [ICAO] - Ustalony pułap/wysokość (A/H) w podejściu precyzyjnym na którym należy przerwać lądowanie jeśli nie nawiązano koniecznego kontaktu wzrokowego.

Uwaga 1: Pułap decyzji (DA) odnosi się do poziomu morza, wysokość decyzji (DH) odnosi się do wysokości progu (pasa).

**Cztery miesiące przed katastrofą zepsuł się wysokościomierz, TVN24, Autor: Mariusz Hulaj, 02.11.2010**

<http://www.tvn24.pl/-1,1680457,0,1,cztery-miesiace-przed-katastrofa-zepsul-sie-wysokosciomierz,wiadomosc.html>

Dlaczego piloci nie korzystali z wysokościomierza barycznego? To jedna z największych zagadek jaką muszą

zbadać prokuratorzy. Czy jeden z tropów wskazuje na to, że systemy nawigacyjne samolotu, w tym także wysokościomierz baryczny, psuły się tak często, że piloci woleli im nie ufać.

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.140

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

Analiza zapisów FDR i CVR, w tym włączenia alarmu radiowysokościomierza, jak również znalezienie i przebadanie instrumentów na miejscu katastrofy, pokazuje że przynajmniej alarm radiowysokościomierza 1P był ustawiony na 60 m.

*(10) W ostatecznym Raporcie MAK, ogłoszonym 12.01.2011, nie wyjaśniono dlaczego 1P podczas checklisty ustalił ustawienie alarmu RW na 100 m, zaś alarm ten odezwał się na wysokości 60 m. Nie podano także kiedy (i przez kogo) alarm mógł zostać (hipotetycznie) przestawiony. Nie wyjaśnia tego ani część techniczna, ani psychologiczna Raportu, która jest zbudowana tak, aby uwypuklić wszystkie domniemane błędy pilotów.*

*Należy zwrócić uwagę na fakt, że MAK wyciąga wnioski co do wartości ustawionego na RW alarmu nie na podstawie danych FDR i QAR, lecz hipotetycznego momentu włączenia się go w czasie lotu.*

*Nie wytłumaczono także koincydencji pomiędzy wysokością punktu 100 m RW = 60 m BW, pokazanego na wykresie w niniejszym rozdziale.*

*Zdaniem Autora sprawa alarmu RW nie została przez ostateczny Raport MAK w sposób jednoznaczny wyjaśniona i zamknięta.*

*Należy zwrócić uwagę, że instrukcja **ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154**, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986*

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

*„Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154”, Moskwa, Transport Powietrzny, 1986*

<http://www.dream-air.ucoz.ru/new/pilotam/INSTRUCT.doc>

*nie zawiera opisanej w ostatecznym Raporcie MAK procedury ustawienia alarmu wysokościomierza 2P:*

**Ostateczny Raport MAK**, 12.01.2011, str.140

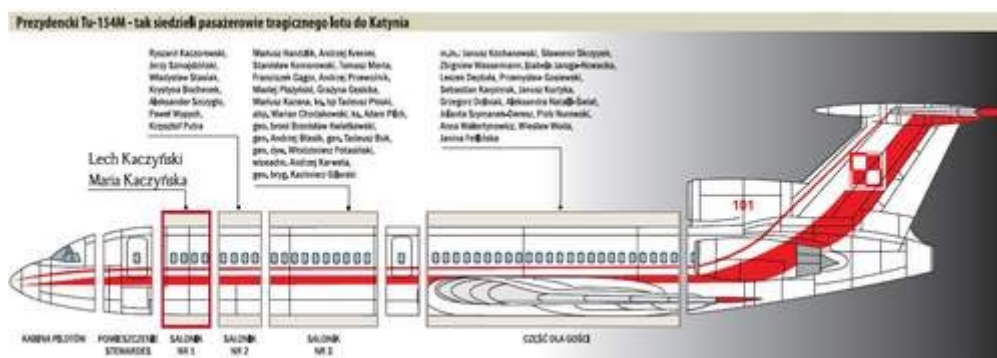
[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

(...) Po osiągnięciu wysokości kręgu i potwierdzeniu ciśnienia i odczytów radiowysokościomierzy z wpływem terenu, powinni ustawić alarm drugiego radiowysokościomierza na wysokość decyzji lub na 60 m jeśli wysokość decyzji to 60 m lub wyżej.

## KOKPIT



**Katastrofa w Smoleńsku. Tak siedzieli pasażerowie podczas tragicznego lotu Tu-154M, GS24.pl, 17.04.2010**  
<http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100417/KRAJ/681480241>



(Infografika: Głos Dziennik Pomorza)

**Salonik nr 1:** Lech Kaczyński, Maria Kaczyńska

**Salonik nr 2:** Ryszard Kaczorowski, Jerzy Szmajdziński, Władysław Stasiak, Krystyna Bochenek, Aleksander Szczygło, Paweł Wypych, Krzysztof Putra

**Salonik nr 3:** Mariusz Handzlik, Andrzej Kremer, Stanisław Komorowski, Tadeusz Merta, Franciszek Gagor, Andrzej Przewoźnik, Maciej Płażyński, Grażyna Gęsicka, Mariusz Kazana, ks. bp Tadeusz Płóski, abp Marian Chodakowski, ks. Adam Pilch, gen. broni Bronisław Kwiatkowski, gen. Andrzej Błasik, gen. Tadeusz Buk, gen. dywizji Włodzimierz Potasiński, wiceadm. Andrzej Karweta, gen. brygady Kazimierz Gilarski

**Część dla gości** - reszta delegacji

*Wypowiedź świadka - **Nikołaja Łosiewa***

*W kabinie pilotów zginęła jeszcze jedna osoba, 08.05.2010*

*Zapis dźwiękowy wypowiedzi Łosiewa dla PR: <http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/197345,W-kabinie-oprocz-pilotow-była-piata-osoba>*

*<http://www.fakt.pl/W-kabinie-pilotow-zginela-jeszcze-jedna-osoba,artykuly,71351,1.html>*

Oprócz członków załogi przypiętych pasami do foteli, Łosiew spostrzegł, że w kokpicie znajduje się jeszcze jedno ciało. Niestety rosyjski pilot w rozmowie z Polskim Radiem nie wyznał, kim mogła być ta osoba i jak wyglądało jej ciało.

*To wygląda jak zacieranie śladów, Nasz Dziennik, 21.10.2010*

*Z gen. bryg. rez. **Janem Baranieckim**, byłym zastępcą Dowódcy Wojsk Lotniczych Obrony Powietrznej, rozmawia Marcin Austyn*

*<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101021&typ=po&id=po31.txt>*

- Sugeruje Pan, że nad Siewiernym mogło wydarzyć się coś, co wykluczono już na samym początku, np. awaria samolotu?

- Powiem tylko, że w internecie oglądałem film - było to w pierwszych dniach po katastrofie - na którym widać było przód samolotu Tu-154M z całym oszkleniem kabiny. Przy tej konfiguracji zderzenia (wiemy, że był to początek wznoszenia) i małej prędkości lotu przednia część maszyny mogła zachować się w dość dobrym stanie... tylko teraz nikt jej nie może znaleźć.

*Wypowiedź min. Jacka Sasina na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010*

*<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>*

Spostrzegłem że właściwie to jest wrak który jest bardzo zniszczony, ale leży w jednym miejscu. Jeśli chodzi o kompletność: nie zauważyłem wtedy na pewno kokpitu pilotów, tego nie widziałem, prawda, ale to mnie w jakiś sposób nie dziwiło, no bo stwierdziłem że on być może się rozpadł w jakiś sposób, bo widziałem ogon samolotu, prawda, widziałem też takie długie fragmenty blach z oknami, no widać było ten centropląt z kołami, prawda, natomiast kokpitu nie zauważyłem, bo też taka moja myśl, jak on leży, w którym kierunku, tego kokpitu nie widziałem.

**Rosjanie dezorientowali rodziny**, *Nasz Dziennik*, 05-06.02.2011, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110205&typ=po&id=po15.txt>

Z informacji, do których dotarł "Nasz Dziennik", wynika, że podczas pobytu rodzin załogi w Moskwie w trakcie procedury identyfikacyjnej prezentowano im dwie odmienne i sprzeczne wersje co do usytuowania kokpitu samolotu Tu-154. Informacje takie przedstawiono m.in. pani Agnieszce Grzywnie, żonie ppłk. Roberta Grzywny, drugiego pilota w Tu-154. Według pierwszej wersji kokpit rządowej maszyny wisiał na drzewie, innym razem - był wbity w ziemię na głębokość kilku metrów. Dezinformacja ta wprowadziła wśród członków rodzin załogi dużą dezorientację. Rodziny oceniają, że prawdopodobna wydaje się ta druga wersja, wnoszą to ze stanu ubrań, jakie zostały im wydane w Mińsku (notabene z mundurów należących do ich bliskich pozniakała część odznaczeń).

- Kokpit, czyli kabina samolotu, którą zajmują piloci, leżał zmiażdżony na powierzchni ziemi. Nie był w ogóle wbity w ziemię - opisuje płk Milkiewicz (1) - Jako jedna z części, na które rozpadł się samolot, kabina była w dużym stopniu zdeformowana - dodaje.

Zdaniem mec. Bartosza Kownackiego, pełnomocnika części rodzin ofiar katastrofy, dezinformacja ze strony Rosjan była celowa. - Taka dezinformacja wpływa deprymująco na rodziny. Moim zdaniem, to próba ich zastraszenia, wzbudzenia w nich poczucia winy za to, co się stało, to element budowania odpowiedzialności pilotów.

(1) *Pułkownik Antoni Milkiewicz, pilot i główny inżynier wojsk lotniczych oraz specjalista z zakresu badań wypadków lotniczych. W pierwszych dniach po katastrofie pracował w Smoleńsku.*

**Poniżej: zdjęcie kadłuba w okolicach kokpitu Tu-154M „101” , miejsce katastrofy**

za: „Misja Specjalna” 05.10.2010



*Poniżej: okolice kokpitu, fot. MAK*



**Badania genetyczne w kokpicie, 19.08.2010**

<http://www.tvn24.pl/-1,1669940,0,1,protokolow-z-sekcji-nie-ma--bo-trwaja-badania-dna-z-kokpitu,wiadomosc.html>

W przekazanych dokumentach nie ma protokołów z sekcji zwłok. Prokuratorzy wyjaśnili, że to dlatego, iż Rosjanie nie zakończyli jeszcze specjalistycznych ekspertyz genetycznych w kokpicie samolotu. Mają one pomóc ustalić, kto był w środku i w którym miejscu.

*Wstrząsająca relacja rosyjskiego strażaka z miejsca katastrofy Tu-154*

*Wywiad z kapitanem Aleksandrem Muramszczikowem, 04.10.2010*

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/wstrzasajaca-relacja-rosyjskiego-strazaka-z-miejsc,1,3710937,wiadomosc.html>

Nie było wiadomo, gdzie był kokpit i salon samolotu - wszystko rozpadło się na drobne fragmenty.

**Identyfikacja ciał ofiar może się przedłużyć, WP 19.04.2010**

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Identyfikacja-cial-ofiar-moze-sie-przedluzyc,wid,12186315,wiadomosc.html?tid=1b0fd&tiersn=5>

Obecnie rozpoznawanie ciał ofiar katastrofy opiera się głównie na **źmudnych i czasochłonnych testach genetycznych**. Mimo wyczerpanej pracy rosyjskich i polskich specjalistów, proces ten może się wydłużyć.

Prawdopodobnie w poniedziałek po południu dowiemy się, kiedy można się spodziewać przewiezienia do Warszawy kolejnych rozpoznanych ciał.

Dotąd nie wróciły do kraju ciała 21 uczestników lotu nr 101: generała Andrzeja Błasika - dowódcy Sił Powietrznych, generała Bronisława Kwiatkowskiego - dowódcy operacyjnego sił zbrojnych, generała Kazimierza Gilarskiego - dowódcy garnizonu warszawskiego Wojska Polskiego, generała Włodzimierza Potasińskiego - dowódcy wojsk specjalnych, admirała Andrzeja Karwety - dowódcy Marynarki Wojennej, Edwarda Duchnowskiego - przewodniczącego Związku Sybiraków, Andrzeja Przewoźnika - sekretarza generalnego Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa i Mariusza Handzlika - podsekretarza stanu w Kancelarii Prezydenta RP.

Na powrót do kraju czeka też załoga samolotu: podpułkownik Robert Grzywina - dowódca załogi samolotu, major Arkadiusz Protasiuk - kapitan samolotu, podporucznik Andrzej Michalak - członek załogi samolotu, kapitan Artur Ziętek - członek załogi samolotu i Natalia Januszko - stewardessa.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: [obiboknawlasnykoszt@tlen.pl](mailto:obiboknawlasnykoszt@tlen.pl) - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-10>

Posel Antoni Macierewicz (PiS):

Pierwsze pytanie polega na tym, panie pułkowniku, gdzie jest kokpit? Gdzie jest kokpit?

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk Edmund Klich:

Kokpit jest tam, gdzie wrak samolotu.

[Głos z sali] Gdzie?

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk Edmund Klich:

Jest kokpit, jest zniszczony mocno...

Posel Antoni Macierewicz (PiS):

No to panie pułkowniku, to wspaniała informacja, tylko nie widać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

A, to jest inna sprawa. To że go nie widać, to nie znaczy, że go tam nie ma.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)****89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 45

**Edmund Klich:** Ten samolot zderzył się w taki sposób z terenem bagnistym, a w związku z tym przód samolotu wszedł w ziemię i wszystko, co z tyłu, gniotło... Kabina się podwinęła jak gdyby pod samolot i wszystko zaczęło niszczyć i najeżdżać na kabine. (...) Przecież te silniki z tytułu... (...) Cięższe elementy po prostu idą jak pocisk i jeszcze po drodze niszczą inne elementy. Tak że tutaj jeszcze mogło nastąpić...

Przecież golenie samolotu odwróciły się o 180°. Sposobu niszczenia wobec tyłu występujących sił nie da się odtworzyć, to jest przypadkowe. Samolot był w położeniu plecowym i w kącie pochylenia, miał jeszcze jednak dużą prędkość. Ta prędkość przecież wynosiła ponad 200 km/h. Teren bagnisty... Początek kadłuba najpierw się zagłębił... (...)

Znaleziono, tylko że to nie jest tak, że cały kokpit... Przecież kiedy znaleziono załogę, określono – przecież to jest w zapisie w raporcie MAK – jak mieli nogi, ręce na sterach i jakie były działania, jakie naciski.

**Zdjęcie kokpitu Tu-154M „101” zaznaczony kółkiem, zidentyfikowany wg:**  
<http://niezalezna.pl/photos/81a1bb27e88fd32b6d5479222b2b5aa8.jpg>



*Autorowi nie udało się ustalić czy w czasie lotu wymienione powyżej dokumenty nawigacyjne, informatory, schematy itp. znajdowały się w kokpicie, którego stan widać na zdjęciu.*

**To nie kokpit, to miazga**, wp.pl, 14.09.2010

[http://wiadomosci.wp.pl/kat,38200,title,To-nie-kokpit-to-miazga,wid,12663491,wiadomosc\\_prasa.html](http://wiadomosci.wp.pl/kat,38200,title,To-nie-kokpit-to-miazga,wid,12663491,wiadomosc_prasa.html)

Gdy patrzę na kokpit, który reporterom „Gazety Polskiej” udało się sfotografować z bliska, a właściwie miazgę, jaka po nim pozostała, nie odważyłbym się powiedzieć: w tym samolocie na pewno nie było eksplozji – tak mówi „Gazecie Polskiej” **Ignacy Goliński**, były członek Komisji Badania Wypadków Lotniczych (od 2002 do 2007 r.), pilot z 42-letnim stażem, sekretarz powołanej przez prokuraturę wojskową komisji odwoławczej rodzin ofiar katastrofy samolotu Casa, który rozbił się pod Mirosławcem.

To, jak postąpiono z wrakiem polskiego samolotu, co widać na zdjęciach, to skandal, świństwo – mówi ekspert. Jak podkreśla, od samego początku nie wierzy, że to śledztwo wyjaśni przyczyny katastrofy.

Ignacy Goliński jest ekspertem prawa lotniczego. Będąc członkiem komisji badania wypadków, zbadał 25 proc. katastrof, jakie wydarzyły się w czasie jego pracy. Ma duże doświadczenie. Trudno mu – jak mówi – mimo ogromu zniszczeń, jaki widać na zdjęciach wykonanych przez redakcję, wypowiadać się na temat okoliczności tej katastrofy, ponieważ części wraku zostały przemieszczone.

– Jednak gdy patrzę na kokpit, który reporterom „Gazety Polskiej” udało się sfotografować z bliska, a właściwie miazgę, jaka po nim pozostała, nie odważyłbym się powiedzieć: w tym samolocie na pewno nie było eksplozji.

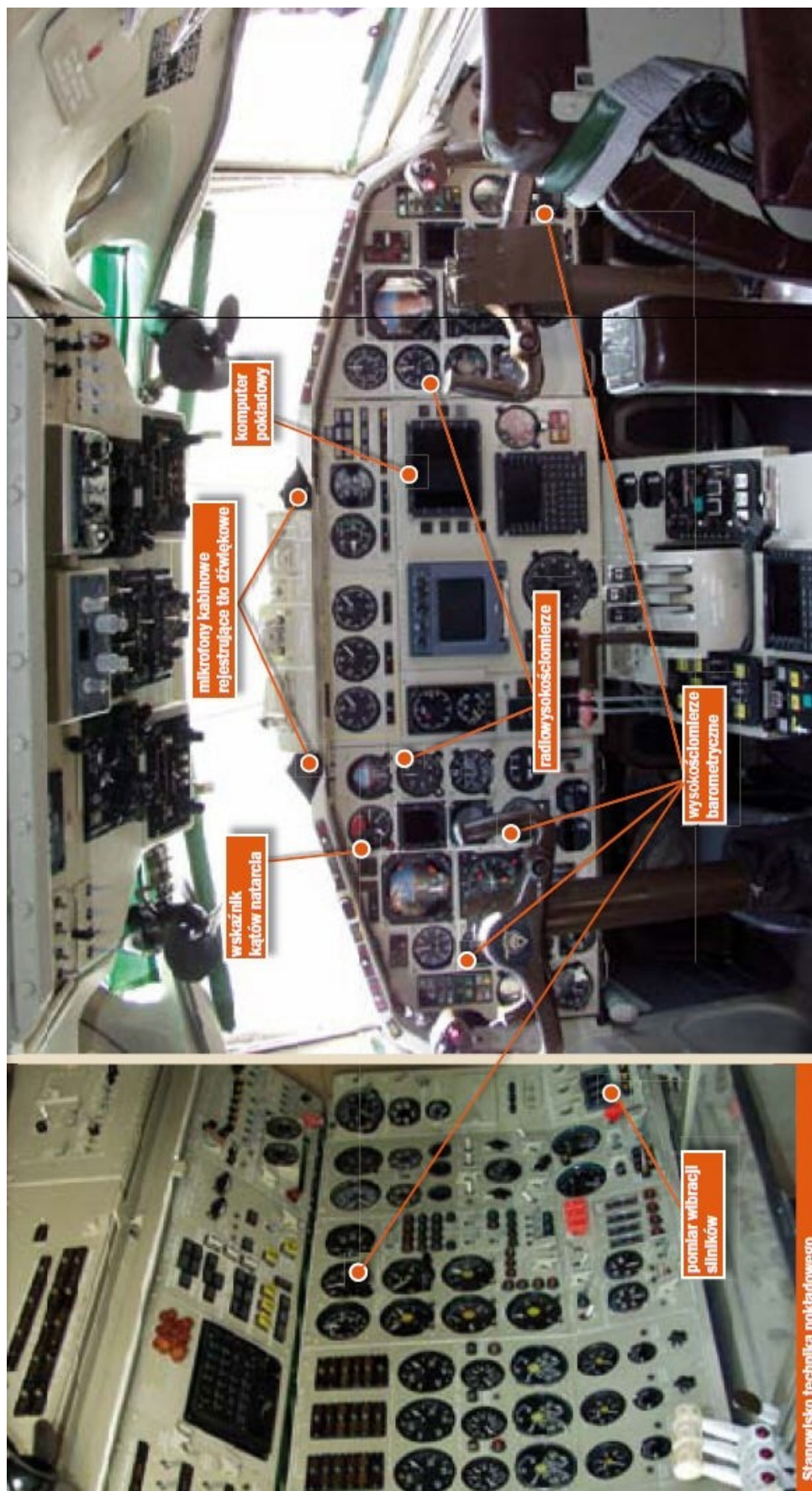
**Rosjanie przedstawili dokumenty z Tu-154**, 25.08.2010

[http://www.wnp.pl/informacje/rosjanie-przedstawili-dokumenty-z-tu-154,118023\\_1\\_0\\_0.html](http://www.wnp.pl/informacje/rosjanie-przedstawili-dokumenty-z-tu-154,118023_1_0_0.html)

Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) przedstawił w środę w Moskwie dokumenty z prezydenckiego Tu-154M, który rozbił się pod Smoleńskiem.

Znajdują się wśród nich oryginały materiałów, które znaleziono na miejscu katastrofy, m.in.: różne instrukcje, w tym instrukcja użytkowania w locie, dokumentacja konstrukcyjna, dokumenty nawigacyjne, dokumentacja techniczna urządzeń pokładowych, informatory, tablice, schematy, wykazy.

*Na następnej stronie: wyposażenie kabiny Tu-154M „101”, fot.i opis Polska Zbrojna. Por. zdjęcie w rozdziale „Obowiązujące załogę procedury. Czy są dowody ich złamania?”. Na niniejszej ilustracji niektóre ze wskaźników wysokościomierzy występujące na tablicy przyrządów dowódcy są niewłaściwie opisane.*



**Smoleńsk: Kokpit samolotu - rosyjska dezinformacja, Rodzina katolicka, 05.02.2011**

<http://www.rodzinaKatolicka.pl/index.php/wiadomosci/6-wiadomosci/19188-smolesk-kokpit-samolotu-rosyjska-dezinformacja>

Z informacji, do których dotarł "Nasz Dziennik", wynika, że podczas pobytu rodzin załogi w Moskwie w trakcie procedury identyfikacyjnej prezentowano im dwie odmienne i sprzeczne wersje co do usytuowania kokpitu samolotu Tu-154. Informacje takie przedstawiono m.in. pani Agnieszce Grzywnie, żonie ppłk. Roberta Grzywny, drugiego pilota w Tu-154. Według pierwszej wersji kokpit rządowej maszyny wisiał na drzewie, innym razem - był wbity w ziemię na głębokość kilku metrów. Dezinformacja ta wprowadziła wśród członków rodzin załogi dużą dezorientację.

Pułkownik Antoni Milkiewicz, pilot i główny inżynier wojsk lotniczych oraz specjalista z zakresu badań wypadków lotniczych, który w pierwszych dniach po katastrofie pracował w Smoleńsku, przyznaje w rozmowie z "Naszym Dziennikiem", że kokpit maszyny nie był ani wbity w ziemię, ani nie wisiał na żadnym drzewie, co sugerowali rodzinom pilotów Rosjanie. - Kokpit, czyli kabina samolotu, którą zajmują piloci, leżał zmiażdżony na powierzchni ziemi. Nie był w ogóle wbity w ziemię - opisuje płk Milkiewicz. - Jako jedna z części, na które rozpadł się samolot, kabina była w dużym stopniu zdeformowana - dodaje. Relacjonuje, że ta część samolotu została zabrana wraz z pozostałymi fragmentami na drugi dzień po katastrofie. Według jego relacji, kokpit nie był odwrócony, leżał w pobliżu centropłatu samolotu, czyli miejsca mocowania skrzydeł do kadłuba.

**Kontrwywiad RMF24 - Edmund Klich , 25.05.2010**

<http://www.youtube.com/watch?v=fl-WowEjSA0>

*K.Piasecki:* To była osoba która nie wyszła podczas lądowania z kokpitu, prawda ?

*E.Klich:* Została do końca.

*K.Piasecki:* Bo tam jest piąty fotel, w kokpicie Tupolewa ?

*E.Klich:* Ja w tej chwili nie pamiętam, czy fotel jest piąty, dlatego wybieram się właśnie teraz na Szeremietiewo żeby zrobić lot taki na symulatorze i wtedy zapoznam się z kokpitem ,bo nie miałem okazji po prostu.

*K.Piasecki:* A czy obecność tej osoby wyjaśnia albo zbliża nas do odpowiedzi na pytanie dlaczego, mimo fatalnych warunków, załoga postanowiła lądować?

*E.Klich:* To mógł być jakiś czynnik że załoga chciała wylądować, znając zadanie no i pewien rodzaj presji, no jakiejś nawet delikatnej, który mógł spowodować że załoga jednak, mówi się popularnie, prawda- chciała za wszelką cenę wykonać to zadanie.

*K.Piasecki:* Ale to była presja wprost, słowna presja?

*E.Klich:* Nie, nie było takiej. Ja już mówiłem wcześniej , w tych zapisach które są rozszyfrowane takiej presji nie było, ja nie wiem jeszcze co jest za tym co jest słowo „niezrozumiałe” albo „osoba anonimowa, nierozpoznana”.

*K.Piasecki:* Co działo się w tym samolocie na wysokości decyzji, czyli 100 metrów nad poziomem lotniska, czy załoga miała świadomość że to jest ten moment, w którym powinna zdecydować, czy ląduje czy odchodzi na drugi krąg?

*E.Klich:* Miała świadomość.

*K.Piasecki:* I co tam się wtedy działo ?

*E.Klich:* No, dalej wykonywano zniżanie.

*K.Piasecki:* Przy pełnej świadomości że nie widzą ziemi ?

*E.Klich:* Świadomość, ja teraz nie mogę mówić o świadomości poszczególnych członków załogi.

## **STAN TECHNICZNY, SILNIKI Tu-154M „101” PRZED KATASTROFĄ**

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/internet/katastrofa-samolotu-prezydenta>

12/4/10@2128HRS Alan61 pisze:

Tak się złożyło, że byłem świadkiem startu a może raczej wzbijania się prezydenckiego samolotu. Owego sobotniego poranka stałem od godz.7.05 na przystanku autobusowym na Okęciu, oczekując na przyjazd autobusu linii703 i o godz. 7.23 zobaczyłem wznoszący się samolot rządowy. Przeleciał on przede mną (prostopadle do Al.Krakowskiej i w pewnym momencie zaczął skręcać w lewo. W tym momencie widziałem go z tyłu.

Uwagę moją zwrócił nierównomierny kolor wydobywających się spalin z silników. Z prawego wypływały spaliny mniej kontrastujące z otoczeniem, natomiast z lewego kolor spalin był brunatny. pomyślałem sobie, czy to aby nie awaria silnika i zacząłem odprowadzać samolot wzrokiem, aż zniknął pola widzenia.

Później dowiedziałem się, że samolot uległ katastrofie w okolicy Smoleńska. Od tamtej pory zastanawiam się czy to co widziałem, nie było oznaką poważnej awarii lewego silnika i co mogło w konsekwencji doprowadzić do przechyłu samolotu na lewą stronę. Nie jestem ekspertem, ale ta różnica w kolorze spalin wydaje się być prawdopodobną oznaką, że silnik nie pracował właściwie.



**Polish president dies in plane crash after pilot ignored warning not to land**, *The Sunday Times*, 11.04.2010

<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/europe/article7094338.ece>

Russia Today and other television stations reported that even before the first attempt to land, the pilot had been dumping fuel — indicating some form of mechanical problem — so by the fourth attempt there was no alternative but to put the aircraft down.

**Polski prezydent zginął w katastrofie lotniczej gdy pilot zignorował ostrzeżenia aby nie lądować**, *The Sunday Times*, 11.04.2010

<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/europe/article7094338.ece>

Russia Today i inne stacje telewizyjne podały, że już przed pierwszą próbą lądowania pilot zrzucił paliwo (1) - co wskazuje na jakieś problemy techniczne- tak więc przy czwartej próbie nie było alternatywy dla sprowadzenia samolotu na ziemię.

(1) Tu-154M nie ma instalacji do zrzutu paliwa w locie.

**Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154**, przewodniczy **W.Putin**, 10.04.2010

<http://www.premier.gov.ru/events/news/10179/>

(1) Tłumaczenie wg [http://ohv.salon24.pl/190912,zapraszam-na-projeckje#comment\\_3351635](http://ohv.salon24.pl/190912,zapraszam-na-projeckje#comment_3351635)

G.S.Полтавченко: После этого нам сообщили, что они собираются садиться. Практически мы не слышали даже, как самолет приближался, не слышали шума двигателя. Потом - удар, странные звуки, не характерные для крушения. И после этого нам сообщили, что самолет столкнулся с землей. Буквально через три минуты мы были уже на месте.

G.S.Полтавченко: Потом повидомили нас, że decydują się lądować. Praktycznie my nie słyszeliśmy nawet, jak samolot zbliżał się, nie słyszeliśmy szumu silników. Potem uderzenie, dziwne odgłosy, które nie są charakterystyczne dla rozbijania się samolotu. I potem poinformowano nas, że samolot uderzył w ziemię. Dosłownie w ciągu trzech minut byliśmy już na miejscu.

**Smoleńsk Świadek Katastrofy Pilot Jaka 40 Por Wosztyl**

[http://www.youtube.com/watch?v=Z7J4uhTr9\\_k&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=Z7J4uhTr9_k&feature=related)

- Słyszałem pracujące silniki samolotu który podchodził, zbliżał się do lotniska. Nagle usłyszeliśmy jak - bo nie tylko ja tam byłem, była cała załoga razem ze mną - usłyszeliśmy jak dodają obrotów maksymalnych, to znaczy inaczej: obroty zaczęły narastać do maksymalnych, następnie po kilku sekundach trzask i huk, i następne kilka sekund... dźwięk...

Z por. **Arturem Wosztylem** rozmawiają A.Kublik i W. Czuchnowski

„Tupolew wcale nie lądował”, *Gazeta Wyborcza* 21.05.2010

[http://wyborcza.pl/1,75478,7913721,Tupolew\\_wcale\\_nie\\_ladowal.html?as=2&startsz=x](http://wyborcza.pl/1,75478,7913721,Tupolew_wcale_nie_ladowal.html?as=2&startsz=x)

- Siedziałem w jaku jakieś 700-800 m od miejsca katastrofy. Samolot podchodził do lądowania na ustalonym zakresie pracy silnika. I nagle usłyszałem, że dodał obrotów, potem dźwięk jednego milknącego silnika, potem jakieś trzaski, huki. Pomyślałem: "no, chyba chłopaki się rozbili".

**Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK)**, 19.05.2010

Komisja Techniczna jednoznacznie stwierdziła - w czasie lotu nie doszło do aktu terrorystycznego, wybuchu, pożaru na pokładzie, niesprawności urządzeń technicznych samolotu. Silniki pracowały do samego zderzenia z ziemią.

**Znamy wstępny raport z katastrofy**, *Życie*, 20.05.2010

<http://www.zycie.ca/2010/05/znamy-wstepny-raport-z-katastrofy/>

Tak jednoznacznie wykluczenie przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy awarii prezydenckiego samolotu niepokoi polskich pilotów, którzy latali na Tu-154M. Na podstawie zdjęć silników uznają za zasadne zbadanie tezy, czy awaria nie nastąpiła przed zetknięciem się z ziemią, na wysokości 400-500 metrów - w tym wypadku dyski turbiny silnika były oderwane, co wskazuje na awarię systemu hydraulicznego samolotu. - Usłyszeliśmy, że silniki były na mocy startowej. Pytanie tylko, na jakiej podstawie ta moc została zapisana - czy na podstawie położenia trzech dźwigni w kabinie? Jeżeli odczyt jest właśnie z tego, to trzeba podkreślić, że położenie tych dźwigni nie musi się pokrywać z tym, jak te silniki w danym momencie pracowały - wskazują piloci.

## OSTATNIA ROZMOWA

**Wywiad z Jarosławem Kaczyńskim, niezalezna.pl**

<http://www.niezalezna.pl/article/show/id/36553/articlePage/2>

- 10 kwietnia o 6 rano Leszek obudził mnie telefonem. Później zadzwonił o 8.20. Myślałem, że już wylądował i dzwoni ze Smoleńska. Bardzo rzadko dzwonił z telefonu satelitarnego z samolotu. Powiedział mi, że z Mamą wszystko w porządku, i poradził, bym się przespał. Pamiętam doskonale, że użył określenia: „bo się rozpadniesz”.

**Protokół zeznań Jarosława Kaczyńskiego w prokuraturze**

*opublikowany przez TVN24, 16.09.2011*

Następnie, ponownie zadzwonił do mnie około godziny 8.20. Zapytałem go czy jest już w Smoleńsku, na co odpowiedział, że jeszcze nie i że dzwoni z telefonu satelitarnego, żeby mi przekazać, że rozmawiał z płk S. Chcę dodać, że brat miał taki codzienny zwyczaj, aby około godziny 8.00 zadzwonić do szpitala, a następnie przekazać mi co się dowiedział.

Przekazał mi tylko, że stan zdrowia mamy jest lepszy i że mogę jeszcze spokojnie pospać przed wyjazdem do szpitala. Na zadane pytanie zeznaje, że nie rozmawialiśmy na żadne inne tematy. Nie rozmawialiśmy na temat lotu ani żadnych problemach związanych z lotem. Ja nie odniosłem wrażenia aby brat był czymkolwiek zaniepokojony bądź zdenerwowany. Chcę zaznaczyć, że rozmowa w pewnym momencie się urwała, czym nie byłem zdziwiony, gdyż w tych rzadkich sytuacjach, gdy brat dzwonił do mnie z telefonu satelitarnego, rozmowa *była* przerywana. Nie słyszałem również niczego niepokojącego w tle.

**Jarosław Kaczyński o swojej ostatniej rozmowie z bratem, śp. prezydentem Kaczyńskim: "Nie było najmniejszych oznak niepokoju..."**, *Wpolarityce.pl, 28.01.2011*

[http://wpolarityce.pl/view/6610/Jaroslaw\\_Kaczyński\\_o\\_swojej\\_ostatniej\\_rozmowie\\_z\\_bratem\\_śp\\_prezydentem\\_Kaczyńskim\\_\\_Nie\\_było\\_najmniejszych\\_oznak\\_niepokoju\\_\\_\\_\\_.html](http://wpolarityce.pl/view/6610/Jaroslaw_Kaczyński_o_swojej_ostatniej_rozmowie_z_bratem_śp_prezydentem_Kaczyńskim__Nie_było_najmniejszych_oznak_niepokoju____.html)

Prezes Prawa i Sprawiedliwości Jarosław Kaczyński gościł dziś (w piątek) w Radiu Maryja. I tam mówił o swojej ostatniej rozmowie ze śp. prezydentem Lechem Kaczyńskim; rozmowie prowadzonej przez telefon satelitarny z pokładu Tu-154:

- Nie było najmniejszych oznak niepokoju. Rozmowa była gdzieś o 8.20 rano, o 8.25 może (...). Piętnaście minut przed katastrofą, ale z tego co wiemy dzisiaj, to jeszcze było kilka minut przed tym zanim poinformowano, że jest zła pogoda.

Rozmawialiśmy o stanie zdrowia mamy i jeszcze do tego brat, który wiedział, że jestem mocno zmęczony tymi wydarzeniami [związanymi z chorobą matki], doradził mi, mimo że pora nie była wczesna, żebym jeszcze chwilę się przespał. I to były jego ostatnie słowa w życiu do mnie skierowane. O niczym więcej żeśmy nie rozmawiali.

Rozmowa się przerwała, tzn. nie powiedzieliśmy sobie do widzenia, bo po tym jakby nagle przerwało się połączenie. (...) Nie byłem tym zdziwiony, bo, kiedy brat do mnie dzwonił z telefonu satelitarnego (...), to zawsze tę rozmowę przerwało, ona nigdy nie była dokończona. A zresztą dzwonił do mnie niekiedy właśnie dlatego, żeby mnie poinformować, że samolot nie wylądował, bo załoga podjęła decyzję, tu w Polsce, że nie ma warunków i nie ląduje.

**Wałęsa: usiądę obok gen. Jaruzelskiego, TVP Info, 07.03.2011**

<http://tvp.info/informacje/polska/walesa-usiade-obok-gen-jaruzelskiego/4109298>

– Gdyby udostępniono rozmowę braci Kaczyńskich przed samą katastrofą, byłoby wszystko wyjaśnione. Jestem przekonany, że nie rozmawiali oni o pogodzie, tylko o tym, jaka jest sytuacja, co mają robić piloci, jakie decyzje powinny zostać podjęte – mówił Wałęsa w TVP Info.

Jak zaznaczył, nie ma dowodów na taki scenariusz, jednak „jest przekonany, że tak było”.

**Dezinformacja na rocznicę, Niezalezna.pl, 19.03.2011, Autor: Dorota Kania**

<http://niezalezna.pl/7865-dezinformacja-na-rocznice>

Na kilka dni przed 10 kwietnia w jednej ze stacji telewizyjnych ma ukazać się informacja, dotycząca rozmowy telefonicznej Lecha i Jarosława Kaczyńskich przeprowadzonej z pokładu TU154 z której ma jednoznacznie wynikać, że to śp. prezydent RP naciskał na lądowanie – dowiedziała się „Gazeta Polska”.

Dlaczego temat rozmowy jest tak eksploatowany? Odpowiedź wydaje się prosta. Nie ma żadnych zapisów tej rozmowy, co daje pole do nieograniczonych spekulacji. Jak wynika z naszych rozmów z dziennikarzami jednej ze stacji telewizyjnych, temat ma wrócić tuż przed 10 kwietnia.

- Jest przygotowywany materiał z tezą, że z rozmowy braci Kaczyńskich przeprowadzonej w czasie lotu do Smoleńska jednoznacznie wynika, że to prezydent naciskał na pilotów, by wylądowali na lotnisku Siewiernyj. Dowodów nie ma żadnych, ale ma to być połączone anonimowymi wypowiedziami, jak to wcześniej, podczas innych lotów prezydent

Kaczyński naciskał na pilotów. Temat mają komentować specjaliści, politycy i publicyści. Ma to być zrobione w podobny sposób jak rzekoma kłótnia gen. Błasika z kpt. Protasiukiem. Wiadomo, że żadnej kłótni nie było, nie ma nawet cienia dowodów na naciski prezydenta, ale chodzi o wrażenie, o spacyfikowanie rocznicy katastrofy – opowiada nasz rozmówca.

## GODZINA KATASTROFY

Zgodnie z Programem Udziału Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Pana Lecha Kaczyńskiego z Małżonką w Uroczystości 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej (MSZ/Protokół Dyplomatyczny) wynika, że lądowanie samolotu z Prezydentem na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj miało mieć miejsce o godz.10:30 czasu lokalnego (8:30 czasu polskiego).

**Komunikat MON**, 10.04.2010, 10:13:00

<http://www.wojsko-polskie.pl/articles/view/14838>

W Smoleńsku, o godz. 8.56, rozbił się samolot TU-154M.

**Wiktor Bater - Polsat News**

[http://www.youtube.com/watch?v=\\_96X6s2eRvI](http://www.youtube.com/watch?v=_96X6s2eRvI)

Pierwszą informację o tym, że doszło do nieszczęścia otrzymałem telefonicznie od jednego z uczestników oficjalnej polskiej delegacji o 10:40 czasu lokalnego czyli o 8:40 czasu polskiego, czyli praktycznie 4 minuty po katastrofie.

**Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin**, 10.04.2010

<http://www.premier.gov.ru/events/news/10179/>

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczyński-nie-żyje-2/kaczyński-fakty/news-samolot-tu-154-możl-rozbić-sie-wcześniej,nId,274067>

C.K.Шоугу: Уважаемый Владимир Владимирович, в 10:50 сегодняшнего дня в аэропорту «Северный» Смоленска при заходе на посадку пропал с радаров самолет ТУ-154 М, совершавший перелет по маршруту Варшава-Смоленск.

O godzinie 10:50 (czasu rosyjskiego) na lotnisku "Siewiernyj" w Smoleńsku podczas podchodzenia do lądowania zniknął z radarów samolot Tu-154M wypełniający lot na trasie Warszawa - Smoleńsk - raport takiej treści złożył premierowi Władimirowi Putinowi minister ds. nadzwyczajnych **Siergiej Szojgu**. Raport znajduje się na oficjalnej stronie rosyjskiego premiera.

**Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK)** .19.05.2010

Czas, który minął od początku niszczenia konstrukcji samolotu do pełnego zniszczenia konstrukcji kadłuba samolotu wskutek zderzenia z ziemią w odwróconym położeniu, wyniósł około 5-6 sekund. Ostateczne zniszczenie konstrukcji samolotu nastąpiło o godzinie 10:41:06. (tj.8:41:06 czasu polskiego)

**Czas na zegarku generała Błasika zatrzymał się na godz. 8.38**, Nasz Dziennik, 24-25.07.2010, Wywiad z Ewą Błasik

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20100724&id=po01.txt>

Ufam, że w trumnie, która przyleciała do Polski jako ostatnia, jest mój mąż; nie wyobrażam sobie, by było inaczej. Myślę tak dlatego, bo otrzymałam jego rzeczy osobiste, które przy nim znaleziono. Wśród nich obrączkę i zegarek, na którym czas zatrzymał się na godzinie 8.38 (tj.10:38 czasu lokalnego). Rozumiem, że wtedy zginął.

**„Międzynarodowej komisji nie będzie”**Wywiad z **Andrzejem Seremetem**, „Gazeta Polska”, 07.10.2010

- Czy może Pan powiedzieć ze stuprocentową pewnością, o której godzinie wydarzyła się katastrofa, bo- jak wiadomo- od początku były duże rozbieżności w jej ustaleniu?

-Proszę wybaczyć, ale w moim przekonaniu i w przekonaniu prokuratorów postępowanie nie jest to okoliczność decydująca.

- Ale wie Pan, która to była godzina ?

- Będzie to ustalane dopiero po dokonaniu wszystkich badań o charakterze technicznym.

**Raport urzędu energetycznego SmoleńskEnergo** dotyczący zerwania kabla elektrycznego, o który zahaczył Tu-154 o godz. 10:39:35, „Dziwny układ radiolaterni”, E.Ż. , Justyna Prus , Piotr Nisztor , Rzeczpospolita 26-04-2010

<http://www.rp.pl/galeria/459542,10,466823.html>

Zerwanie nastąpiło mniej więcej sekundę po tym, jak maszyna zaczęła skrzydłem o brzozę, w efekcie czego odłamało się 30 proc. skrzydła. Z raportu wynika, że zerwanie linii nastąpiło o 10:39:35 (1). Około 500 m dalej, czyli po kilku sekundach, samolot się rozbił.

*Wg., Transkrypcji 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, o godz. 10:39:35 był na pułapie ponad 400 m (odczyt „400” pada o godz. 10:39:57,1-10:39:59,3). Przedmiotowa „Transkrypcja” stanowi zaprzeczenie przyczyn zerwania kabla opisanych w pokazanym poniżej protokole.*

АКТ  
расследования факта отключения ВЛ-602 от ПС Северная.

«14» апреля 2010г.

Комиссия в составе:  
Директора ф-ла ОАО «МРСК Централ» - «Смоленскэнерго» - Федорова Н.В.  
Главного инженера - Кареско Н.П.  
Начальника СЦК и ОГ - Мордавина В.В.  
Главного инженера ПО ЭЭС Кришова Ю.А.  
Начальника Департамента энергетика, энергоэффективности и тарифной политики администрации Смоленской области - Рыбалко О.А.  
Начальника отдела Центрального управления Ростехнадзора по Смоленской области Кузьманова И.В.

Установлено:  
10.04.2010 г. в 10:39:35 на ДЛ ПУС поступил сигнал ТМ об отключении ВЛ-602 на ПС «Северная», о чем было сообщено ДЮД Смоленского РЭС, в 10:41:11 ВЛ-602 выдана в работу.  
Выписка из журнала ТС ОНКС:

Время	Наименование	Сообщение
10:39:35	ПС Северная ВЛ-602 Работа защиты	Сработала
10:39:35	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Отключен
10:39:35	ПС Северная ПН-6 N2 Неисправность	Вышла
10:39:35	ПС Северная ПН-35 N2 Неисправность	Вышла
10:39:35	ПС Северная ЗРУ-6 Авария	Вышел
10:39:35	ПС Северная ПН-35 N2 Неисправность	Снята
10:39:35	ПС Северная ПН-6 N2 Неисправность	Снята
10:39:36	ПС Северная - Авария	Вышел
10:40:59	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Команда на включение-передача команды на КЛ
10:40:59	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Команда на включение-поступила команда от ОНКС
10:40:59	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Команда на включение-принято к исполнению ПУ
10:41:08	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Команда на включение-передача разрешения на КЛ
10:41:11	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Выключен
10:41:17	ПС Северная ВЛ-602 Положение МВ	Команда на включение-поступила команда от КЛ
13:21:56	ПС Северная СВ-6 Положение МВ	Команда на отключение-поступила команда от ОНКС
13:21:56	ПС Северная СВ-6 Положение МВ	Команда на отключение-принято к исполнению ПУ
13:21:56	ПС Северная СВ-6 Положение МВ	Команда на отключение-передача команды на КЛ
13:22:01	ПС Северная СВ-6 Положение МВ	Команда на отключение-принято разрешения на КЛ
13:22:08	ПС Северная СВ-6 Положение МВ	Команда на отключение-поступила команда от КЛ

В 12:20 поступила информация, что в районе аэродрома «Северный» потерпел авиакатастрофу самолет республики Польша, так как в данном районе вблизи аэродрома проходит линия ВЛ-602, в 12:35 для осмотра и выяснения причин отключения была отряжена бригада ОВБ Смоленского РЭС. По прибытию на место в 14:00 по команде диспетчера был отключен Р-294 и в 14:05 бригада ОВБ по распоряжению приступила к осмотру линии. В результате осмотра было выявлено, что обрывы провода ВЛ-602 в пролете опор 2/3-2/4 и в 10 метрах от опоры 2/4 расположены вблизи самолета.

В 15:00 Комиссия прибыла на место повреждения линии и выясила:

**2. При визуальном осмотре участка ВЛ-602 в пролетах опор №№2 - 2/7 установлено:**

В результате падения самолета вблизи ВЛ-602 крушены макушки деревьев и в 10 метрах от опоры 2/4 лежала часть крыла самолета. Вследствие постороннего воздействия обрыв провода ВЛ-602 в пролете опор 2/3 - 2/4

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:**

Предположительно, из-за падения самолета произошло обрывы проводов ВЛ-602 в пролете опор 2/3 - 2/4 от ПС «Северная».

Powyżej: fragmenty protokołu zakładu energetycznego w Smoleńsku z podanymi godzinami odłączenia i włączenia

prądu w linii wysokiego napięcia WŁ-602 oraz przyczynami uszkodzenia linii (zerwanie przez samolot).

W galerii Siergieja Amielina poświęconej Katastrofie Smoleńskiej znajduje się niepodpisane przez autora zdjęcie słupa z zerwanymi kablami (<http://picasaweb.google.com/Amlmtr/MWzNeJ#5462241677136390130>).

Pragnący zachować anonimowość pracownik branży energetycznej ocenił że w przedmiotowej linii mógł płynąć prąd ok. 25kV, jednak charakter jej uszkodzenia zdecydowanie wyklucza możliwość zaczepienia przelatującego samolotu o kable. Świadczy o tym brak uszkodzeń słupów oraz wsporników izolatorów, które po uderzeniu lecącego z prędkością ok. 80 m/sek. samolotu w rozwieszony pomiędzy słupami linki aluminiowe z wkładką stalową zostałyby skrzywione, nadłamane lub przewrócone (dotyczy to 1-3 przęseł). Prawdopodobną przyczyną uszkodzenia przewodów pokazanych na zdjęciu Siergieja Amielina jest przecięcie linek, np. z podnośnika.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że zdjęcie nie zostało wykonane w ciągu 36 sekund w czasie których było odłączone napięcie w linii WŁ-602, co oznacza że jest ono dezinformacją, a przedmiotowy słup może w ogóle nie stanowić części odłączonej linii. Gdyby bowiem należał do linii WŁ-602, prąd w linii pojawiłby się dopiero po naprawie uszkodzonych linek, a nie w 5 sekund po katastrofie Tu-154M „101”.

Jest możliwe że przerwa w dostawie prądu w linii przesyłowej WŁ-602 miała charakter zaplanowanego wyłączenia. Natomiast jest bardzo mało prawdopodobne aby bez ingerencji człowieka było możliwe wyłączenie prądu na 36 sekund. Układ SPZ (samoczynnego powtórnego załączenia) powinien zadziałać w czasie krótszym niż 1 sekunda i przywrócić napięcie. Oznacza to że w przypadku posiadania przez linię WŁ-602 układu SPZ najbardziej prawdopodobnym powodem zaniku napięcia na 36 sekund było czyjeś celowe działanie.

W przypadku wyłączenia odcinka linii przez osoby trzecie (np. sabotaż-zarzutka dla linii napowietrznej, wyłącznik radiowy w dyspozycji osób niepowołanych) pracownik rozdzielni energetycznej nie był w stanie stwierdzić powodów awarii.



Zdjęcie słupa energetycznego z uszkodzonymi linkami z galerii Amielina

## ŚWIADKOWIE ZE SMOLEŃSKA I „FAKTY PRASOWE” O PRZEBIEGU KATASTROFY

**Forum smoleńskie**, moderator: Siergiej Amielin, 10.04.2010, 10:25 (1)

<http://www.smolensk-auto.ru/forum/index.php?showtopic=16192&st=0>

RR\_Bars:

Что то случилось с польским самолётом на нашем аэродроме.. стоит без шасси все пожарные города там.(не подтверждённые данные, близкие к официальным.)

co się stało z polskim samolotem na naszym lotnisku, stoi bez kół, wszystkie jednostki straży pożarnej z miasta tam są (dane niepotwierdzone, zbliżone do oficjalnych).

(1) godzina zamieszczenia posta: 16 minut przed godziną katastrofy podaną we wstępnym

*Raporcie MAK*

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&sid=09d7d92d28190e5d3a4213cbd3a4c658>

*Beric, 10 apr 2010, 10:22:*

Говорят, военный, но точно неизвестно. Заходил на посадку, едва машины на дороге не зацепил. Потом упал и взорвался

Mówią, że wojskowy, ale dokładnie nie wiadomo. Podchodził do lądowania, prawie zahaczył o samochody na drodze. Potem spadł i wybuchnął.

*Sterh » 10 apr 2010, 10:40*

87 погибших. упал в 10:56

87 zabitych, spadł o 10:56

*IRENKA » 10 apr 2010, 11:57*

Сейчас по вестям 24 сказали - что самолет, соприкоснувшись с посадочной полосой развалился на части... Какой полосой, он же до аэродрома не долетел...

W „Wiadomościach 24” powiedzieli, że samolot dotknął pasa startowego i rozbił się na kawałki. Jakiego pasa, skoro nie doleciał do lotniska...

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=340>

anut13 » 10 apr 2010, 12:53

пока ясно только одно, учитывая, если верить, что самолет чуть не задел машины на трассе- что пилот слишком рано начал снижение; почему самолет шел одним крылом вниз-это вопрос

na razie jedno jest jasne: jeśli przyjąć, że samolot prawie dotknął samochodów na szosie, to znaczy że pilot zbyt szybko zaczął zniżenie; dlaczego samolot szedł jednym skrzydłem w dół - oto jest pytanie

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=460>

Logels » 10 apr 2010, 14:06

По каналу Вести 24 корреспондент сказал, что на высоте 300-400 метров самолет задел крылом макушки деревьев.

Они вообще думают, что говорят... Деревья 300-400 метров- дебилы...

Na Kanale Wiesti 24 korespondent powiedział, że na wysokości 300-400 metrów samolot zaczepił skrzydłem o wierzchołki drzew.

Czy oni w ogóle myślą, co mówią ... Drzewa 300-400 metrów, kretyni ...

<http://forum.smolensk.ws/viewtopic.php?f=74&t=48375&start=460>

anut13 » 10 apr 2010, 14:18

после 4 разворота самолет летел левым крылом вниз а потом- упал(из Новостей по ОПТ)...

po 4 zwrocie samolot leciał lewym skrzydłem w dół, a następnie-spadł (za: Nowosti na ORT) ...

***Польский экипаж не внял предупреждениям и ошибся , 10.04.2010***

<http://news.rambler.ru/Russia/head/5965954/>

Сотрудник Смоленского авиазавода, который стал очевидцем событий, рассказал Infox.ru, что президентский самолет шел левее курса, которым обычно следуют самолеты при приземлении. «Он отклонился примерно на 30 градусов, — рассказал очевидец событий корреспонденту Infox.ru. — Я услышал рев двигателей, возникло ощущение, что пилот решил резко уйти вверх, но когда он маневрировал, на пути было два дерева. Он зацепился крылом об березу, и крыло сразу оторвало. После этого самолет рухнул в 800 метрах от этого места».

***Polska załoga nie posłuchała ostrzeżeń i popełniła błąd, INFOX.ru, 10.04.2010, 22:02***

<http://news.rambler.ru/Russia/head/5965954/>

Pracownik zakładów lotniczych w Smoleńsku, który był świadkiem zdarzenia powiedział Infox.ru, że

prezydencki samolot zszedł na lewo ze ścieżki, którą normalnie samoloty schodzą do lądowania. "On skręcił około 30 stopni - powiedział naoczny świadek korespondentowi Infox.ru. - Usłyszałem ryk silników, miałem odczucie, że pilot zdecydował się iść ostro w górę, ale kiedy manewrował na drodze były dwa drzewa. On zaczepił skrzydłem o brzozę, i skrzydło od razu odpadło. Po tym, samolot rozbił się około 800 metrów od tego miejsca. "

**Prezydencki samolot rozbił się w Smoleńsku. Rosjanie apelowali by lądował w Mińsku lub w Moskwie, wprost24, 10.04.2010**

<http://www.wprost.pl/ar/191846/Prezydencki-samolot-rozbił-sie-w-Smolensku-Rosjanie-informuja-zginelo-87-osob/>

Świadek, który widział wypadek prezydenckiego samolotu - a z którym rozmawiali reporterzy TVN24 - mówi, że samolot roztrzaskał się na wiele części, które mocno płonęły. Z tego, co widział świadek wynika, że maszynie, która usiłowała lądować w bardzo gęstej mgłę, nie udało się przyziemić. Zwiększyła więc moc silników i kiedy ponownie usiłowała podejść do lądowania, zawadziła lewym skrzydłem o drzewa. Samolot spadł 1,5 kilometra od lotniska.

*Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin, 10.04.2010*

<http://www.premier.gov.ru/events/news/10179/>

Tłumaczenie wg [http://ohv.salon24.pl/190912,zapraszam-na-projekcje#comment\\_3351635](http://ohv.salon24.pl/190912,zapraszam-na-projekcje#comment_3351635)

A.B.Нерадько: Самолет столкнулся первый раз на удалении примерно 1200 метров с отдельно стоящим деревом высотой около 8 метров. На этом удалении самолет должен находиться на высоте около 60 метров.(...)

Дальше самолет продолжил сталкиваться с отдельно стоящими деревьями, разрушаться в воздухе, затем столкнулся с землей и загорелся.

A.W. Nierad'ko:Samolot po raz pierwszy uderzył w pojedyncze drzewa, lecąc na wysokości ok. 8 m., będąc w odległości w około 1200 m. od lotniska. Przy tej odległości samolot powinien znajdować się na wysokości ok. 60 m. (...)

Później samolot kontynuował zderzanie się z kolejnymi drzewami, zaczął rozpadać się w powietrzu, po czym uderzył w ziemię i zapalił się.

**KATASTROFA SMOLEŃSK 10.04.2010. MARCIN WOJCIECHOWSKI przez telefon: " z samolotem cos sie , 10.04.2010 (2)**

<http://www.youtube.com/watch?v=qHnMHHN23Y4>

*Uwaga: podlinkowany materiał został usunięty ze wskazanego adresu na Youtube przed dniem 04.12.2010.*

Świadkowie mówią że samolot krążył wokół lotniska przez dłuższą chwilę, nie wiadomo czy nie mógł wylądować, niektórzy też twierdzą że gubił paliwo, że mógł mieć jakieś problemy techniczne, i w momencie podchodzenia do lądowania zahaczył lewym skrzydłem o drzewa i runął ,rozpadając się na kawałki.(...)

Tu są salony samochodowe, więc udało mi się porozmawiać z pracownikami tych salonów, którzy to widzieli, i z klientami. Wszyscy potwierdzają że właśnie coś dziwnego się z tym samolotem działo, że on kilka razy krążył nad lotniskiem, że miał jakieś wyraźne problemy. Jest mgła w Smoleńsku dzisiaj, i to prawdopodobnie utrudniło lądowanie.

*(2) Materiał filmowy początkowo zamieszczony tutaj:*

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/10,88722,7753013,Wojciechowski\\_Z\\_samolotem\\_cos\\_s\\_ie\\_dzialo\\_przed\\_katas.](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/10,88722,7753013,Wojciechowski_Z_samolotem_cos_s_ie_dzialo_przed_katas.)

*W dniu 02.11.2010 przy próbie połączenia pojawia się komunikat: „Przepraszamy. Strona, której szukasz nie została odnaleziona. Prawdopodobnie została skasowana, zmieniono jej nazwę albo została czasowo usunięta.”*

**Smolensk Świadek Warsztat Samochodowy**

<http://www.youtube.com/watch?v=O2p2KqFotlU&NR=1>

-Co Pan widział?

-Co widziałem? Samolot leciał, nisko bardzo leciał, **miał przechyl w lewą stronę**, zaczepił skrzydłem o drzewo, tam drzewo było ścięte powyżej niż inne, i kawałek skrzydła leżał, były porozrzucane szczątki samolotu na długości dwustu metrów, (...), płomień, był taki długi stuk, nie było wybuchu ale długi stuk i płomień. Wybuchu nie było żadnego, po prostu głuchy stuk i płomień strzelił.

-Czy było widać ludzi? Gdzie kabina samolotu? Jakies ofiary? Gdzie byli pasażerowie?

-Nie widziałem gdzie byli pasażerowie, nie widziałem. Samolot rozpadł się na kawałki i najdalej odleciało podwozie.

*Kwestia nieprzetłumaczona z rosyjskiego 1:11-1:12:*

-Salon? (...)

-Nu, on leżał (...)

Wszystkie kawałki samolotu, tutaj przecież było widać, leżały kawałki samolotu wzdłuż jednej linii na odległości... Nie podszedłem tak blisko żeby widzieć dokładnie czy było widać jakichś ludzi, być może one zostali w kabinie... Stąd nie było widać.

-Jak on leciał, ten samolot ?

-Leciał dość nisko. Jeśli nie schodziłby w dół **i nie miałby przechyłu na lewą stronę** to przeszedłby nad drzewami.

**Jarosław Olechowski, TVP**

[http://www.youtube.com/watch?v=\\_2HKdNP6-1U&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=_2HKdNP6-1U&feature=player_embedded)

Ostatnie chwile tego lotu wyglądały w ten sposób: samolot leciał bardzo nisko nad ziemią, **przechylny na lewe skrzydło**. Tym skrzydłem zawadził o drzewa, a później o ziemię.

**Barbara Włodarczyk**

<http://www.youtube.com/watch?v=DCeVDW4C-Og>

Rozmawiałam też z pracownikami salonu który mieści się dosłownie kilkadziesiąt metrów od miejsca tragedii, i tam dziewczyny, które pracują w tym salonie widziały jak samolot dwie godziny krąży, i wszystkich oczywiście to bardzo interesowało, wszyscy wyglądali, natomiast oczywiście dopiero po tragedii dowiedzieli się, kto leciał tym samolotem.

**Wypowiedź świadka Wołodii Pacholskiego**

*Smoleńsk, katastrofa - o wawozie przed lotniskiem oraz świadkowie, TVN*

<http://www.youtube.com/watch?v=W1gqkU8rhdA>

Z tego bloku również można zobaczyć drogę podchodzenia do lądowania. Wowka przyznaje, że tego dnia trudno było zobaczyć cokolwiek.

- Mgła. Tam światła muszą się palić, tam, filmuj. Musi się palić czerwone światelko. Ale nie było widoczne. Rozpoczął lądowanie ale nie dali mu pozwolenia więc znowu podleciał do góry, a potem, tak mi się wydaje, podleciał drugi raz i było słychać takie „wffff” (3).

(3) *Prawdopodobne miejsce obserwacji przez świadka to okno bloku mieszkalnego, ~ 54°49'19.66"N, 32°04'02.72"E, ok.400 m od najbliższego punktu na ścieżce podejścia.*

**Wypowiedź Sławomira Wiśniewskiego dla TVP1**

<http://www.youtube.com/watch?v=qK3w4I3WpJo>

Nagle widzę, przede wszystkim głównie słyszę, bo we mgle jako gęste środowisko lepiej dźwięk roznosi, słyszę, to ma być dźwięk lądującego samolotu. Ale jak na mój gust to jest coś nie tak. On jakoś dziwnie leci. Dla mnie to był dziwny dźwięk. Ja pracuję słuchem jako montażysta. I widzę że ten samolot idzie pod bardzo dużym kątem, i z tego co później widziałem musiał zahaczyć tutaj o glebę albo o drzewa. (*niezr.*) Po prostu za nisko. Zarył skrzydłem o grunt, tak jak później widziałem.

**Naoczny świadek katastrofy Tu-154M: to mnie zdziwiło, onet.pl, 24.02.2011**

<http://wiadomosci.onet.pl/tylko-w-onecie/naoczny-swiadek-katastrofy-tu-154m-to-mnie-zdziwil,1,4193581,wiadomosc.html>

**Sławomir Wiśniewski:** Stałem w nim i zdejmowałem tę nieszczęsną kamerę, która wcześniej rejestrowała mgłę. Robotnicy akurat obok coś naprawiali i obawiałem się, że mogą strącić mi kamerę z parapetu albo ją uszkodzić, więc ją zdjąłem. I to był moment decydujący. Akurat trzymałem kamerę w rękach, już niestety wyłączoną, i najpierw usłyszałem ten dziwny dźwięk silników, a potem zobaczyłem już bardzo nisko lecący, spadający samolot, który lewym skrzydłem był skierowany pod kątem ok. 90 stopni w dół. Potem był łomot, eksplozja, wybuch, słup ognia.

*Pyt.:* Czasami eksperci bądź prasa podważają wersję, która mówi o tym, że samolot zaczął się w końcowej fazie lotu obracać na grzbiet?

**Sławomir Wiśniewski:** Czy samolot się potem obrócił, czy koziolkował, czy jakoś się przetaczał, to nie wiem. Tam była mgła i drzewa - widziałem skrzydło skierowane w dół i zarys samolotu.

*Pyt.:* A szedł pan w kierunku miejsca, w którym znajdowały się ciała?

**Sławomir Wiśniewski:** Tak - próbowałem tam dotrzeć, bo widziałem, że dalej leży kadłub i koła. Chciałem ominąć strażaków (4), żeby nie zalali mi kamery, było też straszne błoto, więc poszedłem od drugiej strony. Próbowałem iść w stronę lasu, przez gałęzie. I tak się stało, że od tamtej właśnie strony szła - jak ja to mówię - "nagonka". Przybiegli rosyjscy funkcjonariusze, wyprowadzili mnie stamtąd i zarekwirowali kamerę.

(4) *W wypowiedzi przed Zespołem Parlamentarnym ds Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M w*



dniu 24.02.2011 Sławomir **Wiśniewski** podał, że był na miejscu katastrofy 5- 6 minut po zdarzeniu. Sam określił początek swojego filmu na godz. 8:49, stwierdził także że w chwili rozpoczęcia przezeń filmowania miejsca katastrofy były na niej 3 osoby.

Należy zatem stwierdzić że między jego wypowiedzią a polskimi Uwagami do Raportu MAK istnieją rozbieżności.

Dotyczą one czasu zorganizowania akcji ratunkowej.

**Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK, 19.12.2010, str.58**

Faktycznie, jako pierwsza na miejsce wypadku przybyła jednostka PCz-3 o godz. 6:55 UTC, tj. dopiero 14 minut po wypadku (...)

Jeśli przyjąć że Wiśniewski mówił prawdę, to cały jego film kończy się niecałe 14 minut po katastrofie, a więc jeszcze przed przyjazdem jednostki PCz-3, o której wspominają polskie Uwagi do Raportu MAK. Nie wiadomo zatem, jaką jednostkę ratowniczą sfilmował, tym bardziej że pierwsze osoby pojawiają się w filmie w 1 min.53 sek. filmu, a więc ok. 6 minut przed oficjalnym czasem przybycia jednostki PCz-3 na miejsce katastrofy. Także funkcjonariusze OMON pojawiają się na filmie przed godziną 6:55 UTC.

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80271,9160461,\\_Powiedzial\\_ze\\_moga\\_mnie\\_aresztowac\\_i\\_zniszczyc\\_sprzet\\_.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80271,9160461,_Powiedzial_ze_moga_mnie_aresztowac_i_zniszczyc_sprzet_.html)

<http://www.polityczni.pl/smolensk,audio,51,5708.html>

**OCHRONĘ PREZYDENTA RP POZOSTAWIONO ROSJANOM,** *Niezależna.pl, 16.12.2010,*  
[http://niezalezna.pl/artukul/ochrone\\_prezydenta\\_rp\\_pozostawiono\\_rosjanom/42561/1,](http://niezalezna.pl/artukul/ochrone_prezydenta_rp_pozostawiono_rosjanom/42561/1)

Zespół Smoleński wysłuchał relacji Marcina Wierchowskiego, pracownika kancelarii Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego. Wierchowski jako jeden z nielicznych był na lotnisku, oczekując przybycia samolotu wiozącego polską delegację 10 kwietnia br.

Wierchowski, czekając na przybycie delegacji, w pewnym momencie usłyszał „charakterystyczny świst silników tupolewa”, a następnie zobaczył, że w stronę, z której doszedł ten dźwięk, szybko ruszają samochody rosyjskiej ochrony. Wskoczył do samochodu ambasadora Bahra i pojechał za samochodami rosyjskimi. Przejechał pasem startowym do końca, a następnie wysiadł z samochodu i pieszo przedostał się koło muru oddzielającego lotnisko od miejsca katastrofy na skraj polany, gdzie upadł tupolew. Przed nim na to miejsce dobiegło trzech mężczyzn w białych fartuchach narzuconych na garnitury. Poza tym w pierwszych minutach nie widział żadnych ludzi.

Wierchowski był na miejscu katastrofy z pewnością na kilka minut przed tym, nim rozebrzmiał sygnał syreny karetek ratunkowych. Na miejscu widział podwozie samolotu odwrócone kołami do góry i dalej, po prawej, tylną część (rufę) samolotu. Widział rozrzucone, często zdeformowane ciała. Nigdzie nie było widać kadłuba samolotu czy też jego większych części.

**Катастрофа в Смоленске: польский пилот попытался повернуть?**, *Владимир Демченко, 15.04.2010*  
<http://www.izvestia.ru/world/article3140869/>

Шестиклассник Артур Шкирманцев, наблюдавший за борьбой самолета за жизнь с расстояния метров в 100, утверждает, что лайнер пытался набрать высоту как раз по прямой.

- Он шел ровно, хотя хвост был намного ниже, чем кабина, - рассказал "Известиям" Артур, - стоял страшный гул, летчик хотел поднять самолет, но зацепился за дерево.

**Катастрофа в Смоленску: польский пилот próbował skręcić?**, *Wladimir Demczenko, 15.04.2010*  
<http://www.izvestia.ru/world/article3140869/>

Szóstoklasista Artur Szkirmancew, obserwujący z odległości 100 metrów walkę samolotu o życie, potwierdza że samolot próbował się po prostu wznieść.

- On szedł równo, chociaż ogon był dużo niżej, niż kabina- powiedział „Izwestiam” Artur- był straszny huk, pilot chciał podnieść samolot, ale zahaczył o drzewo.

**Wiktor Bater, wypowiedź z 10.04.2010, godz. 10:39**  
<http://www.youtube.com/watch?v=A3rBcrIINbw>

Wszystko wskazuje na to, że piloci rzeczywiście zdawali sobie sprawę z niebezpieczeństwa. Świadkowie z którymi ja tutaj rozmawiałem potwierdzają że samolot krążył nad (*niezr.*) kilka razy, mówiła jedna z kobiet o tym że 3 razy samolot próbował podchodzić do lądowania i robił trzykrotny obrót nad lotniskiem, w związku z czym

rzeczywiście jest tak, że w warunkach tej fatalnej mgły i braku prawdopodobnie sprawnej być może nawigacji piloci chcieli uniknąć pożaru, no i to im się udało.

**Wypowiedź świadka**

„Misja Specjalna” z 05.10.2010

<http://www.tvp.pl/publicystyka/magazyny-reporterskie/misja-specjalna/wideo/05102010-2250/2728345>

Pilot nie mógł się tak pomylić. Idźcie tam, zobaczcie za garażami. On tam ostro zszedł w dół. To niezrozumiałe.

**Wypowiedź świadka, TVP, 10.04.2010**

<http://www.youtube.com/watch?v=oWUCO6xLPG0&feature=related>

Zwykle gdy samoloty lądują słychać tu odgłos obrotów silnika. Tym razem dźwięk był jakiś dziwny. Potem usłyszeliśmy tylko wielki huk.

Świadek **Igor Fomin**, zatrudniony w warsztacie samochodowym ok.200m od miejsca katastrofy.

<http://wiadomosci.onet.pl/wideo/autor-filmu-nikt-nikogo-nie-zabijal,7107127,1,klip.html#m=7107127,c=1>

-Wyszliśmy z kolegą żeby zapalić papierosa. I nagle słyszę dźwięki, takie dziwne, no i stąd go zobaczyłem. Tam zahaczył skrzydłem o tamto drzewo, i zaraz potem uderzenie i dym, wysoki słup dymu.



**Igor Fomin** wg materiałów onet.pl. Ta sama osoba występowała w Wiadomościach TVP 1 z 10.04.2010,19:34 pod imieniem **Igor** jako autor filmu z miejsca katastrofy wykonanego telefonem komórkowym, (<http://www.youtube.com/watch?v=oWUCO6xLPG0&feature=related>), a także w materiale RIA Novosti, film nr 2 (<http://wolnemedi.net/wiadomosci-ze-swiata/w-smolensku-nie-bylo-mgly/>).

Fomin mówił w tym ostatnim, że w czasie schodzenia samolotu do lądowania słyszał nietypowy dla samolotu dźwięk - przerywane trzaski. Nie wspominał o tym dźwięku w innym materiale dla onet.pl (<http://www.youtube.com/watch?v=O2p2KqFotlU&NR=1>).

Materiał filmowy RIA Nowosti (film nr 1)

<http://wolnemedi.net/wiadomosci-ze-swiata/w-smolensku-nie-bylo-mgly/>

Świadek Igor **Fomin**: Samolot schodził do lądowania. Mówią że robił 4 podejścia, ale ja tego nie widziałem. Widziałem tylko ostatnie. Samolot wydawał dziwny dźwięk.



**Igor Fomin** wg materiałów RIA Novosti (film nr 1). W filmie nr 2 RIA Novosti występuje jako **Dimitrij Zacharkin** (<http://wolnemedi.net/wiadomosci-ze-swiata/w-smolensku-nie-bylo-mgly/>).

Materiał filmowy RIA Nowosti

<http://wolnemedi.net/wiadomosci-ze-swiata/w-smolensku-nie-bylo-mgly/>

Świadek **Dimitrij Zacharkin** (w filmie nr 1), w filmie nr 2 występuje jako **Janis Ruskul**: Samoloty tutaj często lądują i jesteśmy przyzwyczajeni do ich dźwięku. Ten samolot lądował z przerywanym dźwiękiem i z głośnymi trzaskami. Rozbił się około 500 m od pasa. Widać jak schodził na podstawie połamanych drzew. Drzewa były ścięte na wysokości ok. 3 m. Potem samolot zaczął schodzić niżej i uderzył w większe drzewa.

Wypowiedź świadka, Polsat News, 10.04.2010, 22:37

<http://www.youtube.com/watch?v=w9kSu3Br3CA&feature=related>

Byłem tutaj od 15 minut, kiedy zobaczyłem lecący nisko samolot. Działo się coś złego, ścinał drzewa. Potem słyhać było wielki huk, jakby wybuch bomby.

**Роковым стал удар о березу**, IZVESTIA.RU, 12.04.2010

<http://www.izvestia.ru/obshchestvo/article3140696/>

- Tuman был жуткий, и поначалу самолета не было видно, - говорит Артур, - только огни и гул. Он минут сорок кружил над городом, пытался сесть. Но почему-то не мог. Несколько раз подлетал ближе, и было видно, что он красно-белый. Не наш - наши все бело-синие.

- В последний раз он появился во-о-н там, - Артур показывает на небо прямо над 12-этажным домом, - как-то сразу было понятно, что с ним что-то не так. Слишком резко снижался. Когда он подлетел к гаражам и скрылся за ними, я подумал: все, сейчас упадет. Но он вдруг вынырнул снова.

Пилот предпринимал отчаянные попытки набрать высоту. Первые верхушки тополей срезаны на высоте всего около трех метров. Дальше оставленные лайнером шрамы на деревьях идут выше - 5-10 метров. По словам мальчишек-очевидцев, борт шел с опущенным хвостом, и гул турбин заставлял закрывать уши.

**Najważniejsze było uderzenie w brzozę**, IZVESTIA.RU, 12.04.2010

<http://www.izvestia.ru/obshchestvo/article3140696/>

- Mgła była straszna, z początku nie było widać samolotu- mówi Artur - tylko światła i ryk. On czterdzieści minut krążył nad miastem, starając się wylądować. Ale z jakiegoś powodu nie mógł. Wiele razy podlatywał bliżej, i było widać, że jest biało-czerwony. Nie nasz- nasze są biało- granatowe.

- Ostatni raz pojawił się tam - Artur pokazuje na niebo nad 12-piętrowym budynkiem - i od razu było jasne, że coś z nim jest nie tak. Za szybko się zniżał. Kiedy podleciał do garaży i zniknął za nimi, pomyślałem: już, zaraz spadnie. Ale nagle znów się pojawił.

Pilot podejmował rozpaczliwe próby nabrania wysokości. Pierwsze wierzchołki topoli są ścięte na wysokości około trzech metrów. Dalej ślady cięcia na drzewach są wyżej - 5 - 10 metrów. Według świadków, chłopców, samolot leciał z opuszczonym ogonem i ryk silników zmusił ich do zatkania uszu.

*Czy śledczy wiedzą, co wyciekło z tupolewa?*, Nasz Dziennik, 29.07.2010, wywiad z **Siergiejem Amielinem**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20100729&id=po01.txt>

Co o katastrofie mówili sami mieszkańcy Smoleńska?

- Świadków tej katastrofy jest bardzo mało. Do tragedii doszło rano, była zła pogoda, większość mieszkańców miasta przebywała jeszcze w domach. Także ci, którzy mieszkają obok lotniska, nic nie wiedzieli o żadnej katastrofie lotniczej i dowiedzieli się o niej dopiero z wiadomości. Samolot widzieli w zasadzie tylko jadący w tym czasie szosą, którą przeciął. Ale oni widzieli go zaledwie kilka sekund. Z ich relacji wynika, że leciał bardzo mocno przechylony na jedno skrzydło i że spadł praktycznie od razu po tym, jak przeleciał nad szosą. Wszystko to rozegrało się niesamowicie szybko.

*Świadek Oleg Starostienkow,  
„Misja Specjalna” 21.09.2010*

- Ja zwyczajnie wyszedłem żeby poodychać świeżym powietrzem. Reperowałem samochód, po prostu chciałem odpocząć.

- I co pan wtedy zrobił?

- Nic, wróciłem do warsztatu i powiedziałem chłopakom że rozbił się samolot. Nie wiedzieliśmy rzecz jasna co to za samolot, że jest polski.

- Poszedł pan zobaczyć co się stało?

- Nie, nie poszedłem. Miałem dużo pracy.

- Dlaczego pan nie poszedł? To przecież niezwykle wydarzenie zobaczyć spadający samolot.

-(*śmiech*) Ja już widziałem nie takie rzeczy (*śmiech*)

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Następne pytanie: wybuchy i błyski. Był ten... już nie wiem ktoś z przesłuchiowanych mówił o tym. No i tutaj taka... myśmy taką koncepcję przyjęli, że to te wybuchy, bo to były nie były jakieś olbrzymie wybuchy, tak jak świadek, który był tam szybko na miejscu, to mogły być wybuchy amunicji, którą miał BOR.

[*głos z sali*] w trakcie lotu

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**: W trakcie lotu, to nie słyszałem w ogóle o takim czymś. Nie, nie słyszałem o takim czymś, nie mam żadnych danych, więc nie mogę się odnieść. Nie mogę się odnieść i nic takiego nie mam.

**Rosyjscy świadkowie o ostatnich minutach lotu Tu-154, Anita Gargas, niezalezna.pl, 02.11.2010**

[http://niezalezna.pl/artykul/rosyjscy\\_swiaawkowie\\_o\\_ostatnich\\_sekundach\\_lotu\\_tu\\_154/40826/1](http://niezalezna.pl/artykul/rosyjscy_swiaawkowie_o_ostatnich_sekundach_lotu_tu_154/40826/1)

**Anatolij Żujew** jest z zawodu dozorcą. Około 10.35–10.40 przyszedł do swojego garażu przy lotnisku Siewiernyj. Ponieważ zalegała gęsta mgła, nie widział maszyny.

Nagle – jak zeznał – ryknęły silniki i w odległości 150 m Żujew zobaczył sylwetkę samolotu. Leciał na wysokości 10 m, ale próbował wzbijać się, bo był nachylony do góry pod kątem 40 stopni do horyzontu. – Po tym, jak samolot wyłonił się na chwilę z mgły, to był to moment, kiedy zaryczały silniki, powstał silny oślepiający błysk. Po tym błysku obserwowałem samolot przez 1–2 sekundy, próbował nabrać wysokości – zeznał Żujew.

Spotkanie z **Antonim Macierewiczem** w Klubie Hybrydy, 17.10.2010

[http://www.youtube.com/watch?v=q89JeE6fpVY&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=q89JeE6fpVY&feature=player_embedded)

– W ostatnich sekundach próbowali się uratować. I wiecie co się stało? W tym momencie-przynajmniej takie jest świadectwo, tak wynika z relacji- w tym momencie silniki siadły. Dlaczego? Jak mówi jeden ze świadków, relacjonuje jeden ze świadków- nastąpił po dodaniu gazu, po ryku samolotu który dodał gazu- jeden z nich nawet mówi że uderzenie pędu powietrza, a stał niedaleko, było tak wielkie że przewróciło go na plecy. Drugi z nich mówi: nastąpił oślepiający błysk, a następnie silniki zgasły

Świadkowie: **Zrobili wszystko, by uchronić samolot przed rozbiciem**, RMF FM, 24.10.2010, Autorzy Roman Osica i Marek Balawajder

<http://m.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-swiaawkowie-katastrofy-silniki-zaryczaly-piloci,nId,304061>

Najciekawsze zeznania złożył lekarz pogotowia, który 10 kwietnia wcześniej rano przyjechał na swoją działkę położoną niedaleko lotniska Siewiernyj. Kiedy skończył pracę tuż po godzinie 10 rosyjskiego czasu, zaczął iść w kierunku swojego samochodu. Zeznał, że mgła była tak gęsta, że widoczność w linii prostej wynosiła 30 metrów i 10 metrów w górę.

Podkreślił, że korony drzew były we mgle. Kiedy miał już wsiadać do samochodu, usłyszał lecący samolot -

co ważne samolot leciał w linii równoległej do ziemi. Przelatując nad nim tupolew włączył, jak on sam mówi, "forsowanie silnika", czyli przełączył go na maksymalne obroty. To wskazywałoby na to, że samolot próbował się wznosić. Mężczyzna potwierdza ponadto przyjętą już wersję wydarzeń, że samolot po zderzeniu z drzewem zaczął się obracać w prawo (5).

„Rano ze wschodu samolot leciał bardzo nisko. Na wysokości około 6 metrów nad ziemią. Ja byłem bardzo blisko, na początku wyglądało, że leci normalnie, a potem uderzył w brzozę i przekreślił się- mówił świadek. Byłem tuż przy tej brzozie. On włączył dopalacze wszystkich silników. Wyglądało jakby chciał ominąć tę brzozę. Przez to uderzenie było jeszcze silniejsze” - dodał.

„Prawdopodobnie pilot zauważył tę brzozę jak wyszedł z mgły. Rzecz w tym, że on zszedł poniżej mgły, która była na wysokości 10 metrów. Po uderzeniu go obróciło. Podwozie było już wysunięte. Na początku leciał cicho, spokojnie. A kiedy zaczął zbliżać się do brzozy włączył silniki tak, że mnie prawie nie zdmuchnęło” - powiedział świadek. „Upadłem i złapałem się za koło samochodu. A kiedy przeleciał za brzozę, to już go nie widziałem.”

Pytany, co stało się ze skrzydłem, powiedział, że było złamane. „Jak to zauważyłem, to jeszcze wisiało na drzewie” - dodał. Świadek relacjonuje, że podbiegł do skrzydła, a potem na miejsce uderzenia maszyny w ziemię. Samolot leżał już w błocie. „Spojrzałem, nie widziałem nikogo żywego, a na miejscu pracowała już straż pożarna.”

Inni świadkowie również zgodnie twierdzą że nad lotniskiem i jego najbliższą okolicą była gęsta mgła. Opowiadają że słyszeli jak samolot się zbliżał, że silniki pracowały równo i miarowo do pewnego momentu. Choć nie wdzieli samolotu, usłyszeli że w ułamku sekundy zwiększyła się moc silników tupolewa - świadkowie mówią, że silniki zaryczały. To bezsprzecznie wskazuje na fakt, że załoga zorientowała się że jest za nisko nad ziemią i chciała podnieść samolot. Wniosek z tego jest taki, że piloci przez szybę w kokpicie zobaczyli ziemię i wtedy włączyli pełny ciąg. Niestety, było już za późno.

**Rosyjscy świadkowie o ostatnich minutach lotu Tu-154, Anita Gargas, niezalezna.pl, 02.11.2010**

[http://niezalezna.pl/artukul/rosyjscy\\_swiaawkowie\\_o\\_ostatnich\\_sekundach\\_lotu\\_tu\\_154/40826/1](http://niezalezna.pl/artukul/rosyjscy_swiaawkowie_o_ostatnich_sekundach_lotu_tu_154/40826/1)

**Nikołaj Bodin, lekarz pogotowia ratunkowego**, ma działkę obok garaży przylegających do lotniska Siewiernyj.

– Panowała gęsta mgła, a widoczność wynosiła w linii prostej około 30 m, zauważyłem, że korony drzew znajdowały się we mgle – zeznał Bodin. Miał właśnie usiąść w samochodzie, gdy usłyszał w górze szum lecącego samolotu. Jak można przeczytać w zeznaniach, Bodin zobaczył nisko lecący samolot, w linii równoległej do ziemi, na wysokości mniejszej niż 10 m. Maszyna podążała ze wschodu na zachód w kierunku lotniska.

– Po raz pierwszy zobaczyłem tak bardzo nisko lecący samolot. Ponieważ, przelatując nade mną, samolot włączył forsowanie silnika, strumień powietrza wychodzący z turbiny powalił mnie na ziemię obok mego samochodu, a dokładnie na plecy, twarzą do góry. Rękami trzymałem się za przednie koło mojego samochodu, bo fala powietrza mnie unosiła. Następnie zobaczyłem, jak ten samolot, według mnie, lewym skrzydłem zahaczył o pień drzewa, brzozy. Ta brzoza rośnie na niewielkim wzniesieniu i miała wysokość ok. 15 m. Skrzydło zahaczyło na wysokości około 7–8 m, na skutek uderzenia ułamana część drzewa spadła w kierunku północnym – zeznał Bodin.

W momencie zderzenia z drzewem nie zauważyłem, aby na skutek tego zahaczenia o drzewo odpadły jakiegokolwiek części samolotu. Po uderzeniu w drzewo samolot kontynuował lot w kierunku zachodnim, przy czym w linii prostej i idąc na obniżenie lotu.

*Różniące się pewnymi istotnymi szczegółami wypowiedzi Bodin udzielił „Naszemu Dziennikowi” 07.01.2011.*

**Brzózka była cieniutka i już ją ścięli**, Nasz Dziennik, 07.01.2011, Autor: Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110107&typ=po&id=po03.txt>

-I zobaczył Pan samolot...

- No właśnie. Ja już wracałem, byłem przy samochodzie. On wyleciał z mgły, z kierunku takiego, jak wszystkie. Tylko leciał o wiele niżej, sześć-siedem metrów nad ziemią. Mgła była taka, że widać było na dziesięć metrów, więc on jakby wyszedł z obłoku.

-Widział Pan światła lotniska?

- Paliły się światła przy radiolatarni. Ale z mgły piloci nie mogli ich zobaczyć.

- Co się stało potem? - Samolot leciał tak nisko, że przeciął brzozę. I wtedy on raptem włączył silnik na dużą moc. Bo wcześniej leciał cicho, tak jak inne samoloty. Nawet się przewróciłem od podmuchu z silnika odrzutowego. Byłem wtedy około dziesięciu metrów od niej. Teraz ją ścięli zupełnie (6).

-Czy od tego uderzenia w drzewo coś się stało? Może coś odpadło?

- Nie, to było cienkie drzewo. Samolot poleciał dalej. Tylko, że już z włączonym silnikiem. Można powiedzieć na gazie, z przyspieszeniem. A potem już go nie widziałem.

*Przed opublikowaniem powyższego wywiadu, w poprzednim numerze „Naszego Dziennika” (5-16.06.2011), znalazło się omówienie zeznań świadka z 14.04.2010 przed prokuratorami, w tym prokuratorem polskim.*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110105&typ=po&id=po01.txt>

Streszczenie zeznań Bodina jest w zasadzie zbieżne z ich zawartością opisaną przez „Gazetę Polską”.

Najprawdopodobniej również opisane w materiale RMF24 z 24.10.2010 (powyżej w tym rozdziale) zeznania świadka- lekarza pogotowia- zostały złożone przez Bodina, chociaż jego nazwisko nie jest w tym materiale wymienione wprost.

Podstawowe różnice pomiędzy wypowiedziami świadka:

- widoczność: wg jednej 30 m (zeznania przytoczone przez „GP” i „NDz”), wg drugiej ok.10 m (wywiad dla „NDz”), a także 30 m w poziomie i 10 m w pionie (RMF24),

-moment włączenia pełnego ciągu: wg jednej relacji gdy samolot przelatywał nad świadkiem (zeznania i materiał RMF24), wg drugiej- po uderzeniu w brzozę (wywiad dla „NDz”).

Różnica w merytorycznej zawartości tych wypowiedzi (zeznania, wywiad) jest poszlaką mogącą wskazywać na brak prawdomówności świadka lub podsunięcie dziennikarzom niezależnych mediów jego sfalszowanych (we fragmencie mówiącym o braku beczki autorotacyjnej po uderzeniu w brzozę) zeznań.

Najistotniejszy jest brak konsekwencji Bodina w wypowiedzi dotyczącej zachowania się samolotu po uderzeniu w brzozę: wg materiałów „GP” i „NDz” nie wystąpiła beczka autorotacyjna, wg RMF24- samolot „obrócił się w prawo” (nieprawdopodobny i niezgodny z prawami fizyki kierunku obrotu). Zdaniem Autora podany w materiale RMF24 kierunek (nie zaś sam fakt) obrotu jest błędem dziennikarza, ponieważ jest skojarzony z informacją iż potwierdza on uprzednio przyjętą wersję wydarzeń (czyli beczkę autorotacyjną w lewo wg MAK), a ponadto nie występuje w materiale RMF24 jako cytat z zeznań świadka, lecz jest komentarzem autora artykułu.

Generalnie do wypowiedzi świadka Bodina należy podchodzić z najwyższą ostrożnością, ponieważ prędkość samolotu w chwili rzekomej obserwacji była zbliżona do 80m/sek. Z tego wynika, że przy zadeklarowanej przez siebie widoczności świadek mógł widzieć samolot przez niecałą 1 sekundę (dla widoczności 30 m) lub też 0,25 sekundy (dla widoczności 10 metrów).

Jest mało prawdopodobne aby w tym czasie zdążył zarejestrować taką ilość szczegółów, o jakiej mówi. Jest to możliwe tylko w sytuacji, gdy widoczność była znacznie lepsza niż twierdzi świadek. To zaś stwarza dodatkowe wątpliwości co do wartości merytorycznej jego wypowiedzi.

Należy brać pod uwagę możliwość, że zeznania udostępnione redakcjom „GP” i „NDz” zostały celowo przerobione lub sfabrykowane w pewnych istotnych fragmentach, zaś wywiad świadka dla „Naszego Dziennika” jest inspirowany przez służby rosyjskie w celu rozpowszechniania dezinformacji:

- o rzekomym braku beczki autorotacyjnej po uderzeniu w brzozę, aby wzmocnić jedną z rozpatrywanych w Polsce wersji katastrofy przyjmującej że MAK kłamie właśnie w tej sprawie i skompromitować te media niezależne, które rozwiną ten wątek,

- o fałszywym momencie rozpoczęcia odejścia na drugi krąg (włączenie pełnego ciągu silników) w celu potwierdzenia narracji MAK dotyczącej momentu odłączenia autopilota.

Obie podpisane nazwiskiem wypowiedzi świadka zostały opublikowane w prasie spoza mainstreamu medialnego w Polsce („Gazeta Polska”, „Nasz Dziennik”), co uprawdopodobnia możliwość gry operacyjnej przy pomocy figuranta- Bodina przez stronę rosyjską wobec w/w gazet. W tym kontekście brak nazwiska świadka w materiale TVN24 może być działaniem zamierzonym, którego celem jest przypomnienie go w odpowiednim momencie, gdy popularna medialnie stanie się narracja o braku obrotu samolotu po utracie części skrzydła.

Jest możliwe że świadek :

-widział reflektor umieszczony w okolicy radiolatarni (widoczny na zdjęciu z galerii Amielina, co oznacza że był on obecny obok radiolatarni w dniu 10.04.2010) (7),

-widział, zgodnie z relacją „NDz” z zeznań, „światła przeciwmgielne lotniska” od których dzieliło go wg gazety 100 m,

-widział bardzo mocne światła mobilnych fałszywych APM umieszczonych w okolicy BNDB (por. rozdział „Hipoteza zamachu”),

-nie widział żadnych świateł a w wywiadzie mówi nieprawdę.

(5) Zgodnie z materiałami opublikowanymi przez MAK (poniżej) po utracie części lewego skrzydła samolot wykonał część beczki autorotacyjnej **obracał się w lewo** i uderzył w ziemię pod kątem ok.200-210 st. Należy jednak zwrócić uwagę, że jest to omówienie wypowiedzi świadka wykonane przez dziennikarza, a nie cytat z zeznań. Omówienie to jest zatem błędne.

(6) przedmiotowe niejednoznacznie sformułowane zdanie może sugerować że świadek nie mówi o największej brzozie, w jaką uderzył Tu-154M „101”, ponieważ brak informacji aby została ona

ścięta po wypadku. Z tego zaś wynika, że interpretacje jakoby samolot nie zrobił beczki autorotacyjnej po uderzeniu w największą brzozę na której stracił część skrzydła są błędne, ponieważ świadek widział uderzenie w inne drzewo.

Przeczą temu natomiast zeznania cytowane przez TVN24 (mówiące o obrocie samolotu po uderzeniu w drzewo).

(7) Poniżej: zdjęcie BNDB z galerii Amielina robione w kierunku N-S. Z prawej strony, na pagórku, na tle anten widoczny reflektor KNS. Zgodnie z podpisem pod innym zdjęciem nie było w tym miejscu w chwili katastrofy, lecz „Najprawdopodobniej został teraz dostawiony w celu oświetlania terenu obiektu, żeby w nocy nieproszeni goście nie łazili.”



fot. Siergiej Amielin

<http://picasaweb.google.com/Amlmtr/MWzNeJ#5477518368409514882>

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-5>

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-6>

Posel Andrzej Cwierz (PiS): (...) byłem w Smoleńsku i w Katyniu dnia 10 kwietnia. Rozmawiałem z osobami, które były na lotnisku wtedy, kiedy zdarzyła się katastrofa, i znam relacje tych osób. Jedną z relacji przytoczę. Jeden z dziennikarzy powiedział, że widział samolot ten, który się rozbił, w locie jeszcze i był przechylony na jedno skrzydło. To dla mnie była, jako fizyka, informacja bardzo istotna z kilku względów, bo wiedząc o tym, że pas lotniczy ma długość... pas do lądowania na tym lotnisku 2,5 km, przypuszczalnie w połowie tego pasa znajduje się terminal tam, gdzie oczekują goście, samolot się robił ok. 400 chyba metrów przed lotniskiem, to z prostych wyliczeń wychodzi, że widoczność, jaką mógł stwierdzić ten dziennikarz, była 1600 m, a nam tłumaczono, że widoczność była bardzo mała. Powiem więcej jeszcze. Będąc w odległości 4,5 km od tego lotniska, bo myśmy byli w takiej odległości, nic nie wskazywało, że widoczność jest tak niska, jak było nam przekazywane.

Czyli pytanie w takim razie: czy państwo zweryfikowali warunki pogodowe, konkretnie widoczność, na terenie tego lotniska w oparciu o jakieś inne fakty przytoczyłem jeden z tych faktów, jak zeznanie świadków czy np. zweryfikowaliście tę odległość, czyli widoczność, np. o zdjęcia wykonywane przez dziennikarzy? (...)

Następna kwestia, jeżeli samolot był widziany przez dziennikarza w locie, był przechylony na jedno skrzydło, tzn. że on był raczej na wysokości, no, przynajmniej kilkunastu metrów, tak sądzę. Mnie interesuje, jaka jest opinia dotycząca zderzenia. Tam bodajże był jar jakiś, czyli teren szedł w górę. Jeżeli on przy lotnisku był na wysokości kilkunastu metrów, to wcześniej powinien być co najmniej kilkadziesiąt metrów nad ziemią. Czy przypadkowo ten przechył związany z uszkodzeniem skrzydła nie był związany z jakąś jeszcze inną rzeczą, no np. uszkodzeń sterów albo... w taki czy inny sposób i czy państwo nie sądzicie, że dostęp do wraku powinien, a przynajmniej mógłby nam umożliwić weryfikację tej hipotezy?

*Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk Edmund Klich:* (...) Panie pośle, ja myślę, że to, co widział ten dziennikarz, to on widział iła-76. Bo ten samolot... bo tego samolotu nie mógł zobaczyć, nie miał szans zobaczenia.

Zaraz potwierdzę dlaczego. Bo tuż przed lądowaniem, już nie wiem, na ile sekund, czy ile minut i sekund, ale to jest rzędu nie więcej jak 5 minut, bardzo blisko już był samolot, nasza załoga z jaka-40 podaje: widzialność 200. I to jest przecież, no nikt nie wiedział, że będzie to tak ważne w tych relacjach. Więc jeśli była ta 200, z ziemi widać 200, tam nawet jest: Arek, teraz widać 200, no to trudno wiedzieć, żeby... tamta mgła była falami, więc mogła się poprawiać, ale rzędu do 400, nie więcej, więc z 1600 nie mógł nikt zobaczyć tego samolotu.

Natomiast, rzeczywiście, dwa razy przechodził ił-76. Myśmy trajektorii lotu nie mogli odtworzyć, bo nie dano nam danych, ale on był widziany, bo w czasie wysłuchań ludzi, którzy byli, bo kilka osób, które czekały na Prezydenta były wysłuchiwanie przez nas, one też widziały i zresztą załoga samolotu jak-40, której część była na zewnątrz, widziała tego przelatującego iła-76...

*Posel Andrzej Ćwierz (PiS):* Dziennikarz też widział.

*Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk Edmund Klich:* Właśnie w przechyleniu, właśnie w przechyleniu był ten samolot. Więc jestem pewien, że ta osoba widziała tego iła, ale jako niespecjalista mógł to... Musiałby podać dokładnie czas. (...)

*Posel Andrzej Ćwierz (PiS):* Panie pułkowniku, dwie rzeczy. Jedna rzecz, że ten dziennikarz, który relacjonował to zdarzenie, widział samolot, który się potem rozbił, czyli to nie był ił-76. Dwa, widział również iła-76, który zbliżał się, oczywiście, bardzo nisko leciał, ale widział przez cały czas, no bo coraz bliżej był.

Widział dwa samoloty. Trzy jeżeli mówimy o czasie, kiedy to mogło nastąpić, to widział to dziennikarz, który przyleciał jakimś-40, 40 minut wcześniej lądowali, zdaje się, czyli nie mógł widzieć dwie godziny wcześniej, czy 50 minut wcześniej, tylko w czasie 40 minut do zera, że tak powiem, wcześniej, no bo już był na płycie lotniska. Tak że czas mamy określony. Dziękuję, tylko tyle.

*Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk Edmund Klich:* Panie pośle, pan może mieć takie teorie, ale ja tego nie potwierdzam.

[głos z sali:] To są informacje od świadka. Przesłuchany był ten świadek?

*Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk Edmund Klich:* Ale ja nie wiem, tego świadka ja osobiście nie przesłuchiwałem, myślę, że prokuratura przesłuchiwała.

*W cytowanych wypowiedziach wątek zawadzenia skrzydłem o drzewo występuje 4 razy, zawadzenia skrzydłem o drzewo i rozpadania się w powietrzu- 1 raz, lotu z przechylem na skrzydło przed zderzeniem z drzewem- 5 razy, lotu pod bardzo dużym kątem- 2 razy, szybkiego schodzenia w dół- 2 razy, dziwnego dźwięku w czasie schodzenia- 5 razy, błysku – 1 raz, obrotu w prawo po uderzeniu w drzewo lewym skrzydłem (niemożliwego)- 1 raz (prawdopodobnie chodzi o obrót w lewo, kierunek obrotu został być może pomyłony przez dziennikarzy), huku podobnego do wybuchu bomby- 1 raz. **Żaden ze świadków nie potwierdził wersji MAK o bezczce autorotacyjnej po uderzeniu skrzydłem w brzozę.***

*Relacje niezależna.pl i TVN24 w sprawie zeznań świadka-lekarza różnią się w dwóch istotnych kwestiach: braku zmiany toru lotu/obrotu samolotu po uderzeniu w brzozę i faktu nieodpadnięcia/odpadnięcia na niej fragmentu skrzydła.*

*Mgła na Siewiernym wypelzła z jaru, Nasz Dziennik, 22.12.2010, Autor: Anna Ambroziak*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101222&typ=po&id=po01.txt>

Nauczycielka, Polka z pochodzenia, do której dotarł "Nasz Dziennik", 10 kwietnia przebywała tuż obok lotniska, w bezpośredniej bliskości miejsca, w którym upadł Tu-154M. Była naocznym świadkiem wydarzeń, jakie rozegrały się tego dnia. (...)

Zdaniem kobiety, około godziny 10.00 (8) wiadomo było, że coś złego się dzieje, ludzie, usłyszawszy wybuch, zaczęli biec w kierunku szosy. Kobieta ruszyła za nimi. Kiedy wszyscy dobiegli do szosy, co nastąpiło zaledwie kilkanaście minut od upadku polskiej maszyny, stał tam już kordon funkcjonariuszy OMON, którzy nikogo na miejsce katastrofy nie dopuszczali.

Zgodnie z relacją kobiety, w kordonie odgradzającym teren katastrofy znajdowali się też młodzi kadeci ze smoleńskiej szkoły oficerskiej. Warto przy tym zauważyć, że najbliższa tego typu szkoła, skąd mogliby oni przybyć, znajduje się w odległości około 7 kilometrów od lotniska Siewiernyj. Czy można pokonać taką odległość w kwadrans? Teoretycznie mogliby oni pokonać ten dystans w czasie około 15 minut. Aczkolwiek trzeba też wziąć pod uwagę, że jakiś czas musiałyby zająć im przygotowanie się do wymarszu, a więc musieliby się ubrać czy też zabrać niezbędny sprzęt. Dopiero wtedy mogliby wyruszyć w drogę. Tymczasem z relacji świadka wynika, że znajdowali się w kordonie, który był ustawiony niemal natychmiast, tuż po tym, jak świadkowie usłyszeli huk, jeszcze zanim zawyły syreny.

(8) *Oficjalna godzina katastrofy to 10:41 czasu lokalnego.*



## UDERZONE W BRZOZĘ I BECZKA AUTOROTACYJNA



Powyżej: kadr z filmu wykonanego przez rosyjskiego motolotniarza w przelocie po trasie którą miała lecieć Tu-154M „101” wg danych MAK. Widok z kierunku lotu w stronę progu pasa lotniska Smoleńsk Siewiernyj. W głębi zdjęcia ul. Kutuzowa.

Oznaczenia:

1- brzoza, wg MAK złamana wskutek uderzenia lewym skrzydłem,

2,3- drzewa których obecność na trasie lotu, za zlaną brzozą czyni mechanizm tego zdarzenia mało prawdopodobnym- po złamaniu brzozy one także powinny zostać złamane/ścięte przez wznoszący się samolot.

Jeśli zaś tor lotu „101” byłby odchylony na prawo od drzew 2 i 3, to znajdujące się obok złamanej brzozy baraki - powinny być znaleźć się w strumieniach gazów wylotowych pracujących z pełną mocą 3 silników o ciągu 103 kN każdy.

[http://www.youtube.com/watch?v=UeUEsA7NUUU&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=UeUEsA7NUUU&feature=player_embedded)

**Poniżej: mechanizm beczi autorotacyjnej po utracie części skrzydła.**



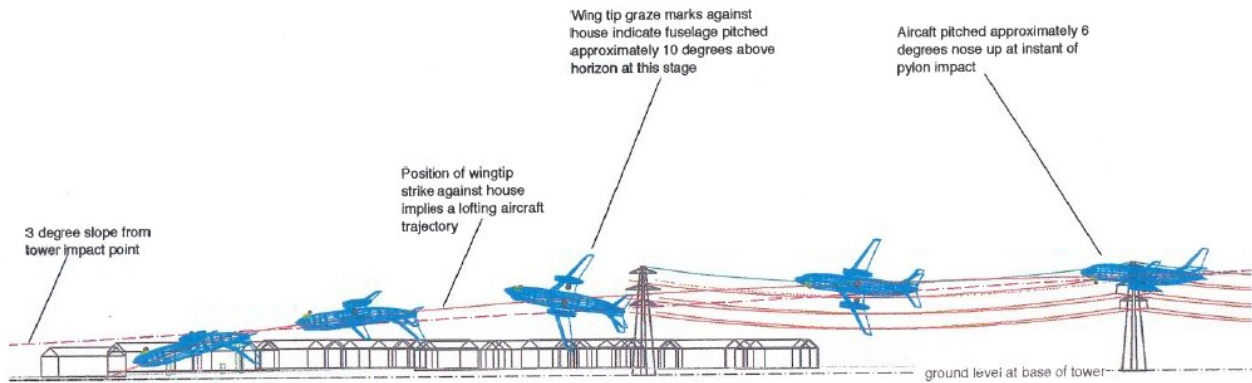
Kadry z filmu z fotokarabinu alianckiego myśliwca z 2WS. Po utracie części lewego skrzydła niemiecki FW-190 wskutek nierównowagi sił nośnych wykonuje beczkę autorotacyjną w lewo. Masa samolotu: ok. 3,6 t. Prędkość obrotu: ok. 60 st./sek.

<http://www.youtube.com/watch?v=-Ec4tz1awEQ> 1'12"



Kadry z filmu z fotokarabinu niemieckiego myśliwca z 2WS. Po utracie części prawego skrzydła czterosilnikowy bombowiec strategiczny Boeing B-17 Flying Fortress wskutek nierównowagi sił nośnych i asymetrii mocy silników wykonuje beczkę autorotacyjną w prawo. Masa samolotu: ok. 25 ton. Prędkość obrotu: ok. 18 st./sek.

<http://www.youtube.com/watch?v=Pe36UMRkRbk> 2'35"



Rysunek z raportu powypadkowego dotyczącego katastrofy samolotu Boeing 737 spowodowanej uderzeniem skrzydłem w słup wysokiego napięcia, którego efektem była nierównowaga sił nośnych, asymetria ciągu i beczka autorotacyjna. Masa samolotu w chwili wypadku: ok. 35,5 t.

[http://www.aaib.gov.uk/cms\\_resources/1-1996%207T-VEE.pdf](http://www.aaib.gov.uk/cms_resources/1-1996%207T-VEE.pdf)

[http://www.aaib.gov.uk/cms\\_resources/1-1996%207T-VEE%20Append.pdf](http://www.aaib.gov.uk/cms_resources/1-1996%207T-VEE%20Append.pdf)

Zgodnie z materiałami MAK Tu-154M „101” o masie ok. 78 ton wykonał część beczki autorotacyjnej ze średnią prędkością obrotu ok. 42 st./sek.



Na konferencji prasowej w dniu 08.12.2010 przewodniczący Zespołu Parlamentarnego ds Zbadania Katastrofy Tu-154M z dnia 10.04.2010 roku, przedstawił dodatkową hipotezę zachowania się maszyny w ostatnich sekundach lotu. Można przyjąć że z materiałów ogólnodostępnych bazuje ona na materiałach prof. Mirosława Dakowskiego, wypowiedziach świadka Bodina, a także na analizach niektórych blogerów:

**Sensacyjna analiza zdjęć ze Smoleńska**, Dziennik.pl, 08.12.2010

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/312675,sensacyjna-analiza-zdjec-ze-smolenska.html>

Podczas konferencji prasowej Antoni Macierewicz pokazał dwa zdjęcia satelitarne: jedno przedstawiające widok miejsca katastrofy zanim się ona wydarzyła - z 5 kwietnia, i drugie - z 12 kwietnia, po katastrofie. "Te zdjęcia przesądzą o nieprawdziwości tezy, jaką przedstawiła komisja pani Anodiny o tym, że samolot się odwrócił i uderzył plecami, odwrotną stroną. Tak nie było" - powiedział.

Według posła PiS, porównanie zdjęć dowodzi, że Tu-154M "skosił" fragment lasu. "To jest ok. 35 wysokich na kilka i kilkanaście metrów drzew, ok. 100 metrów kwadratowych, które zostało wykoszone" - zaznaczył. Według niego, na drugim zdjęciu widać dwie bruzdy wykonane przez podwozie samolotu.

W ocenie Macierewicza, samolot najpierw uderzył w ziemię podwoziem. "Co później się działo, nie chcę o tym przesądzać, ale niewątpliwie nie miało miejsca odwrócenie się samolotu na skutek uderzenia w tę słynną brzozę" - dodał.

**Dziesięć milimetrów różnicy ciśnienia to sto metrów różnicy wysokości**, Nasz Dziennik, 26.02.2011

Z kpt. pil. Michałem Wilandem (7 tys. godzin nalotu, w tym 4,5 tys. na Tu-134), pilotem sportowym i akrobatycznym w kadrze narodowej, zdobywcą m.in. międzynarodowego odznaczenia cywilnego za szczególne osiągnięcia w sporcie szybowcowym - Złotej Odznaki Szybowcowej (FAI) z diamentem, rozmawia Marta Ziarnik

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110226&typ=po&id=po31.txt>

P: Skalę zniszczeń samolotu Rosjanie tłumaczą półbeczką po utracie panelu skrzydła.

O: Nie jest możliwe wykonanie przez Tu-154M tzw. półbeczki. Jest to wykluczone po kolizji z drzewem. Jako pilot-akrobata mogę to stwierdzić z całą pewnością.

W felietonie „**Głos Polski**” w Radiu Maryja w dniu 24.02.2011 Antoni **Macierewicz** w jednoznaczny sposób zakwestionował wnioski MAK dotyczące ostatnich sekund lotu Tu-154M „101”.

Wypowiedź ta miała miejsce po przesłuchaniu Sławomira Wiśniewskiego przez Zespół Parlamentarny Ds. Zbadania przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 r. Macierewicz przeciwstawił narrację MAK stwierdzeniu że samolot „spadł”, zdecydowanie poddając w wątpliwość wnioski MAK (uderzenie w ziemię, przetaczanie się maszyny przez 200-metrowy pas terenu na którym nie ma śladów). Jednocześnie w sposób jednoznaczny nie poparł żadnej innej wersji przebiegu katastrofy.

Jednak słowa Macierewicza „**wiemy na pewno, że nie było tak, jak pisze pani Anodina**” mogą świadczyć, że Zespół Parlamentarny posiada szerszą wiedzę o przyczynach katastrofy, niż jest to formułowane publicznie.

Z kontekstu wypowiedzi wynika, że Zespół bierze poważnie pod uwagę hipotezę wybuchu (wybuchów) w powietrzu lub też inne alternatywne hipotezy przebiegu katastrofy.

<http://www.radiomaryja.pl/audycje.php?id=24931>

## WYWIADY SŁAWOMIRA WIŚNIEWSKIEGO - ŻARTY Z MAKAROWEM PRZYSTAWIONYM DO GŁOWY

**Sławomir Wiśniewski** - czas początku filmu 8:28 polski czas

<http://www.youtube.com/watch?v=yTJ79jzCAA&p=DF8D8F9523D36110&playnext=1&index=59>

-Słyszę dźwięk silnika, tylko ten silnik był jakiś taki ten dźwięk trochę inny, patrzę w mgłę, idzie samolot bardzo nisko, **lewym skrzydłem prawie że w dół**, i normalnie słyhać taki huk, miałem otwarte okno,coś coś tak jakby w moją stronę tratowali, za chwilę było wiesz, huk, dwa właściwie błyski ognia, wywalił się samolot. No to wiesz, na kamerę jako typowy pies ogrodnika, znaczy ten, człowiek który to tam ma do czynienia z mediami i wiesz, i biegiem, przeleciałem przez te błoto, patrzę, polski samolot.

-Kula ognia była ?

-Nie, to były dwa takie wybuchy, to nie była wielka kula ognia po prostu jak w takim potężnym wybuchu samolotu z pełnymi zbiornikami paliwa, to był taki zwykły tak jak wybuch. Myślałem że to jakiś mały samolot. No ale jak pobiegłem już na miejsce, patrzę, a to jest nasz. No tam zaraz oczywiście znalazłem czarną skrzynkę, rozwalony ogon, zniszczony silnik i kadłub, jakieś szczątki, sporo tych szczątków i tam wszystko, wbrew pozorom, nic wielkiego nie było, nie palił się, nie było wielkiego ognia, takie małe ognisko, powiedzmy sobie.

Zaraz chwila przyjechała jedna straż ale bardzo miernie im to szło, no i idąc tam kawałek dalej już widziałem że były różne szczątki ale na przykład żeby było widać że ktoś zginął to nie, myślałem że to taki pusty samolot, typu wiesz,

piloci, obsługa, itd. No bo (...) to niby prezydencki samolot, ale chyba raczej nie było tam 70 czy ileś osób.

-Odgłosów wołania o pomoc...

-Nie! Żadne takie, normalne potworna cisza jak po katastrofie. (...)

**Slawomir Wiśniewski** - czas początku filmu 8:28 polski czas

<http://www.youtube.com/watch?v=yTJ79jzICAA&p=DF8D8F9523D36110&playnext=1&index=59>

-Zaraz mnie chłopaki OMON-owcy chwycili i mówią: do tury pójdziesz. A ja pytam się : za co? Ja jestem tu z polskiej telewizji, to jest moja robota, to jest mój obowiązek. Coś musiałem im powiedzieć żeby mnie nie zastrzelili, zaraz miałem Makarowa przy łbie.

**Wywiad dla RP, 13.04.2010**

[http://www.rp.pl/artykul/460798\\_Widzialem\\_spadajacy\\_samolot.html](http://www.rp.pl/artykul/460798_Widzialem_spadajacy_samolot.html)

-Dopóki byli strażacy, wszystko było OK. Zapytali, kim jestem; gdy powiedziałem, że z telewizji, nie robili żadnych kłopotów. Potem jednak pojawili się ludzie z Federalnej Służby Ochrony. Na filmie słychać, jak krzyczą: „Federalna Służba Ochrony. Oddawaj kamerę!”. Doszło do szarpaniny. Dwa byczki wzięły mnie pod pachy. W międzyczasie widziałem, że przez las od strony lotniska przybiegło kilku naszych dyplomatów w garniturach.(...)

-Dlaczego Rosjanie chcieli zabrać kasety?

-Bo ja wiem? Na początku była jedna wielka panika i przerażenie. Oni byli całkowicie zdezorientowani.

Chcieli usunąć wszystkich ludzi z miejsca katastrofy. Nie doszukiwałem się tu jakichś podtekstów. Choć na początku było bardzo nieprzyjemnie.

Mówili: „Szybko domu nie zobaczysz”. Bardzo się przestraszyłem, że będę miał kłopoty, że znalazłem się w niewłaściwym miejscu. Z tymi służbami nie ma żartów, obawiałem się konsekwencji. Przez cały czas nie wiedziałem, że prezydent i reszta naszych oficjeli nie żyje.

**Wywiad dla TVP Info, 14.04.2010**

<http://www.tvp.info/opinie/wywiady/gdybym-wiedzial-co-sie-stalo-usiadlbym-i-plakal/1658974>

-Jak funkcjonariusze pana traktowali?

-Katastrofa musiała nimi bardzo wstrząsnąć. byli dla mnie uprzejmi i grzeczni. Nawet żartowali, mówiąc, że pójde do więzienia i szybko z niego wyjde. W końcu jednak przyszedł jakiś pułkownik i zaczął mnie wypytywać, skąd jestem, jakim sposobem się tutaj dostałem.

## FILM KOLI : TACY MECHANICY NIE BIORĄ SIĘ Z LASU

<http://www.onet.tv/amatorskie-wideo-z-miejsca-tragedii,6596633,1,klip.html#m=6596633,c=1>

**Kto nakręcił słynny film z katastrofy w Smoleńsku?**

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,119674,title,Kto-nakrecil-slynnny-film-z-katastrofy-w-Smoleńsku,wid,12577507,wiadomosc.html?icaid=1b093>

Kto jest autorem słynnego filmu, nakręconego telefonem komórkowym po katastrofie pod Smoleńskiem? Polscy prokuratorzy mają swoje teorie w tej sprawie - podaje RMF FM.

Jak informuje RMF FM, w oficjalnych mediach oraz w internecie pojawiła się po 10 kwietnia cała litania nazwisk rzekomych autorów nagrania. Wymieniany był Andrzej Mienderej - ukraiński dziennikarz, który miał zostać zamordowany. Inne wersje mówiły, że film nakręcił tajemniczy Rosjanin spod Smoleńska, a jeszcze inne - że pracownik smoleńskiego salonu samochodowego Władimir Iwanow. Pojawiło się także nazwisko Władimira Safonienki.

Swoją teorię w tej sprawie mają też polscy śledczy. We wniosku o pomoc prawną do Rosjan sugerują, by szukali internauty o pseudonimie Rastych. Jak ustalili, na jednym z portali społecznościowych w taki sposób podpisuje się niejaki Jura Budnyk.

**Andrzej Jewsiejenkow**, rzecznik smoleńskiego gubernatora

<http://wiadomosci.onet.pl/wideo/autor-filmu-nikt-nikogo-nie-zabijal,7107127,1,klip.html#m=7107127,c=1>

Czytałem o tym jakoby na miejscu tragedii pojawił się ukraiński dziennikarz Andrzej Mendieryj, który został potem zamordowany w Kijowie. Miałem listę dziennikarzy którzy wtedy pracowali w Smoleńsku. Nie było wśród nich żadnych z Ukrainy. Nie było też nikogo o takim nazwisku.

**Andrzej Mendieryj- zamordowany – zementowane**, *Solidarność Walcząca Forum Strona Główna -> Dyskusje ogólne*

<http://swkatowice.mojeforum.net/temat-vt9174.html>

Jadwiga Chmielowska, Site Admin, Wysłany: Wto Kwi 20, 2010 5:00 pm

<http://forum.pravda.com.ua/read.php?2,208092586,208092586>

Польский форум: Под Киевом убит тот, кто снял первое видео на месте катастрофы под Смоленском.

Гражданин 20 Apr 2010 11:31 IP/Host: 91.200.74.---

Фильм, который уже зеревне каждый может видеть, автор этого фильма Adrij Mendiorej, который был вырыт нож под Киевом 15 Kw.2010 przewieziony он был в ужасном состоянии в больницу в Киев, где на 16 апреля двое неизвестных людей odłączyło его дыхания. J снова вырыли ему 3 раза ножом. Андрей умер 15.03 часов по московскому времени 16 апреля 2010 года. Но это, конечно, дела правительства России

AUTOR TEGO FILMU NIE ŻYJE [forum.o2.pl]

savico

AUTO TEGO FILMIKU ZOSTAŁ ZAMORDOWANY !

Film, który zepewne już wszyscy widzeli, autor tego filmu Adrij Mendiorej , któremu wbito noż w okolicach Kijowa 15 Kw.2010 roku został przewieziony w tragicznym stanie do szpitala w Kijowie, gdzie 16 kwietnia dwóch nieznanych ludzi odłączyło mu respirator. J po raz kolejny wbito mu 3 razy nóż. Andrij zmarł po południu o 15.03 czasu Moskiewskiego 16 kwietnia 2010 roku. Ale oczywiście jest to przypadek wg ROSYJSKIEGO RZĄDU

Krzysiek Weteran Forum Wysłany: Sro Kwi 21, 2010 7:09 am

Wiadomosc trzeba zweryfikowac, bo pochodzi z forum czytelników Ukrainskiej Prawdy, a autor postu podaje jako zrodlo - link do polskiego Forum o2, a to forum to my niestety juz znamy...

Uwazajcie, bo będą mnozyc sie prowokacje zmierzające do tego aby osmieszyli sie ludzie dociekający prawdy.

**Dowody matactwa katastrofy smoleńskiej** – Leszek Szymowski, *Najwyższy Czas!*, 01.08.2010

<http://www.bibula.com/?p=25031>

Faktycznym autorem filmu był niejaki Andriej Mendiorej – chłop mieszkający w pobliżu lotniska Siewiernyj. Tego ranka przechadzał się po okolicznych lasach, gdy w pobliżu upadł samolot Lecha Kaczyńskiego. Mendiorej chwycił za telefon komórkowy i natychmiast nagrał wszystko to, co się działo. Zdając sobie sprawę z tego, co widział i słyszał, Mendiorej natychmiast umieścił film w internecie. Pozostawił po sobie ślady, po których go zidentyfikowano. 14 kwietnia 2010 roku spotkał się z nim oficer Agencji Wywiadu podający się za pracownika śledczego polskiej prokuratury. Z notatki polskiego wywiadowcy („Najwyższy CZAS!” dysponuje jej kopią) wynika, że Mendiorej wyraził zgodę na współpracę i złożenie zeznań, jednak poprosił, aby polska prokuratura załatwiła mu prawo pobytu w Polsce i przyznała ochronę. Zeznań złożyć nie zdażył.

Następnego dnia został zasztyletowany w Kijowie i kilka godzin później zmarł. Zabezpieczony w internecie film trafił do technika pracującego dla AW i ABW. Po kilku tygodniach ekspert oczyścił film z szumów. Po oczyszczeniu słyhać komendy: strielaj, strielaj i rosyjskie zdanie: eta ženszczina żywiot („ta kobieta żyje”). Słyhać po polsku prośbę: „Nie dobijajcie nas”. W 37. sekundzie filmu widać mężczyznę w garniturze, który wyczołguje się spod wraku samolotu.

**KATYN 2. Had Kaczynski to die because of Polish gas?**, 21.04.2010

*Kavkaz Center (1)*

<http://www.kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/21/11883.shtml>

Russian bloggers reported that the FSB posted on the YouTube a fabricated clip with the execution of Poles by the KGB after the plane crash.

Earlier, a clip from a FSB-censored version of this video could be watched and compared with the original one. Because bloggers around the world, especially in the US, made a scandal, the KGB removed its fake video (link to a removed clip).

Whatever it was, the KGB (FSB) deleted from the now removed version gunshots, course language and inserted (!) images of a cockpit device.

In the meantime, half a million people around the world have already watched this video with gunshots. The official media keep silence.

**KATYŃ 2. Czy Kaczyński zginął z powodu polskiego gazu?**, 21.04.2010

*Kavkaz Center (1)*

<http://www.kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/21/11883.shtml>

Rosyjscy blogerzy podawali że FSB umieściło na YouTube sfalszowaną wersję filmu przedstawiającego egzekucję Polaków przez KGB po katastrofie samolotu.

Wcześniej, film w ocenzonej wersji FSB mógł być oglądany i porównywany z oryginalnym filmem. Ponieważ blogerzy na całym świecie, szczególnie w USA, wywołali skandal, KGB usunęło kłamliwe video (*link do usuniętego filmu- pusty*).

Jakkolwiek było, KGB(FSB) skasowało z teraz usuniętej wersji strzały z broni palnej, wypowiedzi, i wstawiło (!) obrazy kokpitu.

W międzyczasie, pół miliona ludzi na świecie widziało film ze strzałami. Oficjalne media zachowują ciszę.

*(1) Kavkaz Center (www.kavkazcenter.com) jest niezależną islamską czeczeńską agencją internetową.*

*Prof. Andriej Iljarionow, były doradca W.Putina  
wypowiedź w programie „Bronisław Wildstein przedstawi”*

Z powodu tego filmu toczyło się mnóstwo dyskusji. 2 miesiące po jego pojawieniu się polskim mediom udziela wywiadu jakiś mechanik, Iwanow, który informuje że to on nagrywał ten film swoim telefonem komórkowym. Dalsza analiza i zestawienie głosu tego człowieka z głosem na nagraniu pokazują, że to różne osoby. Jego komentarze nie odpowiadają temu co jest na nagraniu. Żaden rosyjski dziennikarz nie mógł znaleźć owego mechanika Iwanowa w Smoleńsku przez 2 miesiące które minęły od katastrofy do momentu jego ujawnienia się, ani nawet potem, chociaż on jakoby pracuje w Smoleńsku niedaleko lotniska.

Za jakiś czas ujawnił się nowy mechanik o innym nazwisku, który dał drugi wywiad, także polskim mediom. Teraz on mówił że to on nagrał ten film. Jego oświadczenie, jego głos także nie pasują. Znow żaden rosyjski dziennikarz nie mógł go znaleźć w Smoleńsku. I jeden, i drugi mechanik opowiadając jak nagrywali ten film ciągle podkreślali że cel ich wywiadu polega tylko na tym, żeby zaprzeczyć plotkom, i aby przekonać opinię że nic strasznego na tym nagraniu nie było. Takie rzeczy nie zdarzają się przypadkiem, tacy mechanicy nie biorą się z lasu i wywołuje to poważne wątpliwości co do tego, co dzieje się wokół śledztwa.

### ***Tupolew płonął na moich oczach***

<http://www.fakt.pl/Tupolew-plonal-na-moich-oczach,artykuly,72526,1.html>

Do **Władimira Iwanowa**, autora filmu, który jako jeden z pierwszych pojawił się na miejscu katastrofy, dotarli rosyjscy dziennikarze. Filmu, na podstawie którego polscy śledczy starali dowiedzieć się, co działo się chwilę po tym, gdy maszyna z 96 osobami na pokładzie, w tym z polską Parą Prezydencką spadła na ziemię. Wokół nagrania Rosjanina narosło wiele spekulacji. Skąd słychać huk wystrzelwanej amunicji? Czy na nagraniu słychać, jak ktoś krzyczy po polsku? Czy choć przez ułamek sekundy było widać na filmie człowieka? Władimir Iwanow teraz wszystko wyjaśnia.

#### Widziałem tę tragedię z bliska

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.

#### Nikt nie wzywał pomocy

Na miejsce katastrofy mógł się dostać każdy, ja byłem jedną z pierwszych osób. Chwyciłem za telefon komórkowy i postanowiłem nagrać to, co miałem przed oczami...

Próbowałem podejść jak najbliżej wraku, prawie mi się udało. Jednak poczułem w powietrzu smród paliwa i uświadomiłem sobie, że za chwilę to wszystko może wybuchnąć.

Zdziwiło mnie, że w palącym się wraku, wśród porzucanych rzeczy, połamanych drzew nie widać w ogóle ludzi. Pomyślałem nawet, że to rozbiła się maszyna transportowa lub wojskowa, a nie pasażerska. **Żadnych ciał, żadnych rannych** i nie słychać, by ktokolwiek wzywał pomocy. Byłem wystarczająco blisko i proszę mi wierzyć, że gdybym usłyszał wołanie o pomoc, nie wahałbym się ani sekundy.

#### Słyszałem wybuchy amunicji

Od strony lotniska raz zaczęli podbiegać milicjanci. Nie mogli nad tym wszystkim zapanować. Słyszałem tylko ich krzyki po rosyjsku. Nikt nie powiedział ani słowa po polsku, przecież bym rozpoznał. Na pewno nikt nie mówił, ani nie krzyczał po polsku.

Na miejscu katastrofy panował straszny chaos, nagle ciszę przeszył huk. To było głośniejsze od wystrzału z pistoletu, jestem tego pewien. Kiedyś mieszkałem blisko poligonu i znam odgłos wystrzałów, więc nie może być tu mowy o żadnej pomyłce. Teraz, gdy o tym myślę, to jestem pewien, że to musiała być amunicja z broni, która należała do prezydenckiej ochrony. Wybuchła w ogniu i stąd ten huk.

#### Milicjanci biegali i przeganiali gapiów

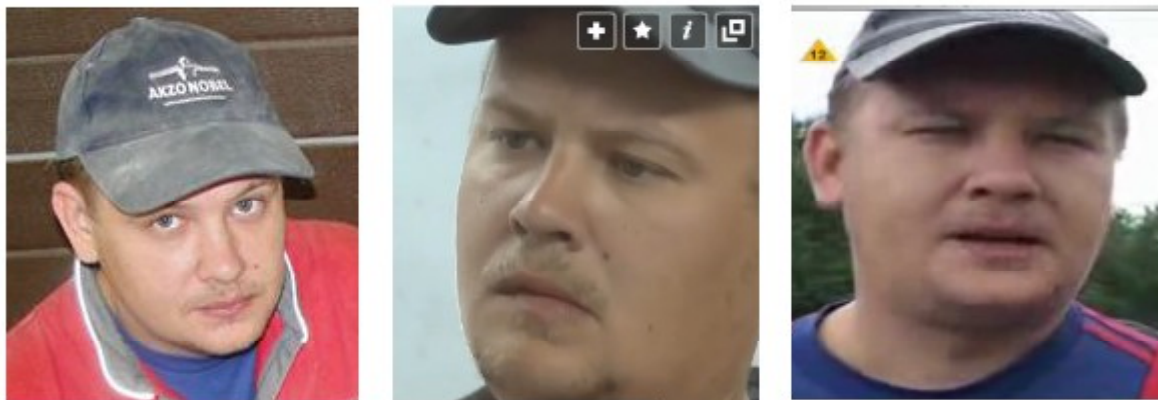
Kiedy na miejscu katastrofy pojawili się milicjanci, próbowali przepędzić gromadzących się gapiów i zabronili dotykania jakichkolwiek rzeczy pochodzących z rozbitego samolotu. Widać było jednak, że funkcjonariusze nie panują nad sytuacją. Byli zdenerwowani i nie wiedzieli co mają robić. Widziałem starszego mężczyznę, który szedł leśną ścieżką. Możecie go zobaczyć go na filmie, który nakręciłem komórką. Nagle podbiegł do niego milicjant i krzyknął: – Odejdź stąd starcze!

Skierowałem wtedy obiektyw kamery w telefonie w stronę ziemi, nie chciałem nagrywać twarzy milicjanta. Dlatego słychać tylko jego głos. Nie zorientował się, że nagrywam film. Wyglądał na spanikowanego i przerażonego. Nie

odezwał się do mnie ani słowem, pobiegł tylko w stronę samolotu.

#### Relacja była zmanipulowana

Władimir Iwanow może być jednym z najważniejszych świadków, tego co działo się tuż po katastrofie. Film, który trafił do internetu wzbudził wielką sensację. Czy huk to strzały Rosjan dobijających Polaków? Czy na nagraniu słychać, jak ktoś krzyczy po polsku? Dopytywali się internauci. – Jestem zaszokowany, jak to wszystko zostało zmanipulowane. Byłem tam i nie słyszałem niczego w rodzaju: „Nie zabijajcie nas”. Mam nadzieję, że teraz, mówiąc prawdę ukróczę rozprowadanie tych wszystkich plotek – kończy Władimir Iwanow.



*Na zdjęciach: z lewej- **Władimir Iwanow**, wg [fakt.pl](#), w środku- **Władimir Safonienko**, wg [Superwizjera](#), z prawej- **Władimir Safonienko**, wg [Misji Specjalnej](#)*

#### **Władimir Safonienko**, lakiernik samochodowy, wypowiedź dla [Superwizjera](#)

<http://wiadomosci.onet.pl/wideo/autor-filmu-nikt-nikogo-nie-zabijal,7107127,1,klip.html#m=7107127,c=1>

*Na miejscu tragedii był ok. minuty, dwóch po upadku samolotu.*

- Pracowałem na swoim stanowisku przy jednym z samochodów. Nagle usłyszałem dźwięk samolotu, szum silnika jak przy lądowaniu. Zaciekawilo mnie to bo tu rzadko samoloty lądują, a ja lubię to obserwować, więc poszedłem go zobaczyć. Ten szum silników zaczął się mieszać z dźwiękiem łamanych gałęzi. Od razu zrozumiałem że to nieprawidłowy odgłos przy lądowaniu samolotu.

Gdy tylko wyszedłem na zewnątrz zobaczyłem jedynie błysk wybuchającego paliwa. Tu nikogo jeszcze nie było. Zobaczyłem tylko dziadka (2) którego widać na filmiku. Stał tu zszokowany. Nigdy wcześniej tego dziadka nie widziałem, nie znam go. Pewnie szedł tędy na dacie.

Tu, zaraz za tymi drzewami, jak się wychodzi, leżało skrzydło i koła, a tam dalej pojawił się cały widok. Tu wszędzie leżały części, paliły się. Skrzydło, kadłub samolotu. Zapach paliwa był przerażający. Po prostu wydawało się że wszystko się zaraz zapali. Nie podchodziłem bliżej, ten zapach był straszny. W kilku miejscach się paliło.

Nic więcej nie widziałem. **Ciał żadnych nie widziałem**. W ogóle nie przypuszczałem że to samolot pasażerski, przecież to jest wojskowe lotnisko.

- A na tym filmie widać też że za samolotem chodzą jacyś ludzie.

- To byli już wojskowi którzy przyszedli od strony lotniska. Pojawili się szybko bo to lotnisko nie jest ogrodzone, zwykłe pole i pas. (3)

- Tam słychać w tym filmiku jakieś takie strzały. Co to było ?

- Wie pani, ja myślałem że to wojskowy samolot. Mnie się wydawało że to strzela jakiś dodatek do amunicji albo jakiś sprzęt pękał, coś takiego właśnie, ale ja nie wiem co.

(2) **"Zrobiłem wszystko, żeby do tego nie doszło"**, 07.09.2010, TVN24, autor [kcz/mtom](#)

<http://www.tvn24.pl/12690,1672456,0,1,zrobilem-wszystko--zeby-do-tego-nie-doszlo,wiadomosc.html>

- Usłyszałem jakby trzy, cztery kłasnienia. Coś jak wybuchające petardy - relacjonował 74-letni **Aleksiej Kaczalow**, mężczyzna widoczny na filmie "na pierwszym planie". - Żadnych ludzi tam nie widziałem. Jak milicja kazała odejść, to odszedłem - dodał.

(3) **Michail Osipienko**, Ministerstwo ds. Nadzwyczajnych w Smoleńsku, wypowiedź dla [Superwizjera](#)

<http://wiadomosci.onet.pl/wideo/autor-filmu-nikt-nikogo-nie-zabijal,7107127,1,klip.html#m=7107127,c=1>

Widzieliście na miejscu katastrofy, że nasze lotnisko jest ogrodzone betonowym płotem. Kiedy tam się pojawiliśmy, wydałem rozkaz żeby ten płot zburzyć, tak żeby tam można było normalnie chodzić. Z drugiej strony była woda i błoto, nie dało się rady przejść. Być może gdy upadała któraś z płyt ktoś uznał że to strzał

*Władimir Safonienko, lakiernik samochodowy, wypowiedź dla „Misji Specjalnej”, 21.09.2010*

- A słyszał pan wybuchy albo wystrzały?

- No, tam na nagraniu są jakieś kłaśnięcia, ale nie wiem czy to wystrzały, czy co to było.

- A gdy pan słyszał te wystrzały, czy co tam było, nie wystraszył się pan ?

- Nieee, nie przestraszyłem się. Dziś już nie pamiętam. Dużo czasu minęło. W tamtą sobotę się nie bałem. To były po prostu kłaśnięcia. Nie szedłem dalej, może to były jakieś naboje, a może ochroniarze byli z bronią, co tam mogło wybuchać? To był samolot wojskowy, może tam magazynek jaki? No, co tam mogło być?

*Самолет Качиньского разбился на множество версий, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)*

<http://www.mk.ru/incident/accident/article/2010/10/03/533783-samolet-kachinskogo-razbilsya-na-mnozhestvo-versiy.html>

Пожарные Дима Никонов и Роман Крюков получили потом польскую награду — офицерский крест. Мурамщикову вручили медаль за отличие в ликвидации ЧС и... приглашение явиться в следственный комитет. — Там я и увидел ролик, где мы якобы “расстреливаем” польских граждан. Вам смешно, а мне пришлось давать подробные показания. Две темные фигуры, выходящие из леса, — это действительно мы с сотрудником Федеральной службы охраны. Он был в черном плаще, а я — в темно-зеленой “боевке”. Стрелочками были указаны тела, которые якобы поднимались. На самом деле в этом месте было самое большое количество останков, один труп был навален на другой. Наверху с вывернутыми руками лежал пожилой человек, рядом — костыль. Когда прозвучали хлопки, рядом крикнули: “Давай отсюда...”, потом: “Все назад, уходим отсюда”. Взрывать ведь могли и патроны, нужно было уйти из зоны поражения. Кто-то мог запнуться об обломки самолета, тела могли сдвинуться.

*Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)*

tlumaczenie za:

[http://www.wpolytyce.pl/view/2565/Czy\\_ktos\\_przezyl\\_w\\_Smolensku\\_Macierewicz\\_Sa\\_okolicznosci\\_ktore\\_moga\\_swiadczyc\\_o\\_takim\\_przebiegu\\_wydarzen.html](http://www.wpolytyce.pl/view/2565/Czy_ktos_przezyl_w_Smolensku_Macierewicz_Sa_okolicznosci_ktore_moga_swiadczyc_o_takim_przebiegu_wydarzen.html)

Strażacy Dima Nikonow i Roman Krjukow otrzymali polskie odznaczenie- Krzyż Oficerski. Muramszczikow medal za osiągnięcia w akcji ratunkowej i... wezwanie do komitetu śledczego.

-Tam zobaczyłem filmik , jakoby „rozstrzelialiśmy” polskich obywateli. Wy się śmiejecie, a ja musiałem szczegółowo zeznawać. Dwie ciemne postacie, wychodzące z lasu – to na pewno ja z funkcjonariuszem FSB. On w czarnym płaszczu, a ja- w ciemno-zielonym mundurze. **Strzałkami były zaznaczone ciała, które rzekomo podnoszą się. Na samym dole w tym miejscu, było najwięcej, jeden trup był na drugim.** Na wierzchu z rozłożonymi rękami leżał starszy mężczyzna, obok - kule. Kiedy zadźwięczała syrena, ktoś krzyknął „wychodzimy”, potem „Wszyscy z powrotem, wychodzimy”. Mogły eksplodować naboje, trzeba było zbiec z pola rażenia. Ktoś mógł nadepnąć na fragmenty samolotu i ciała mogły się poruszyć.

Śledczy odbezpieczyli wszystkie siedem pistoletów. Naboje były całe (4). Strzelały powietrzne baloniki, które napełniają powietrzem kamizelki ratunkowe.

(4) *Gdzie jest broń borowców?, Rzeczpospolita, 06.11.2010, Autor: Piotr Nisztor*

<http://www.rp.pl/artukul/560262-Gdzie-jest-bron-borowcow---.html>

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie do dziś nie otrzymała broni (pistolety typu Glock) dziewięciu funkcjonariuszy BOR, którzy zginęli 10 kwietnia w katastrofie Tu-154M. Według pułkownika Zbigniewa Rzepy z wojskowej prokuratury, Rosjanie cały czas prowadzą badania balistyczne pistoletów. Podkreśla, że zostały one zabezpieczone zaraz po katastrofie. Dlaczego więc badania trwają już siedem miesięcy? Nie wiadomo. Wojskowa prokuratura nie wie, kiedy Rosjanie przekażą pistolety stronie polskiej.

*Andriej Jewsiejenkow, rzecznik smoleńskiego gubernatora , wypowiedź dla Superwizjera*

<http://wiadomosci.onet.pl/wideo/autor-filmu-nikt-nikogo-nie-zabijal,7107127,1,klip.html#m=7107127,c=1>

Moim zdaniem to mógł być dźwięk wybuchu butli z tlenem, które znajdują się pod siedzeniami pasażerów. To nie jest dźwięk strzałów, tylko takie kłaśnięcia. Mogły wybuchać te butle, albo aerozole, jeśli mieli je pasażerowie. Ale to nie były strzały.



<http://wiadomosci.onet.pl/2159557,11,1,1,item.html>

- Film ze strzałami w tle był wyświetlany w telewizji rosyjskiej bardzo często. Myślę, że siłą rzeczy stał się przedmiotem wyjaśnienia przez prokuraturę rosyjską - powiedział pułkownik **Krzysztof Parulski** na specjalnej konferencji prasowej w sprawie katastrofy prezydenckiego samolotu pod Smoleńskiem.

**Władimir Markin**, Komitet Śledczy przy Prokuraturze Generalnej Rosji, wypowiedź dla Superwizjera

<http://wiadomosci.onet.pl/wideo/autor-filmu-nikt-nikogo-nie-zabijal,7107127,1,klip.html#m=7107127,c=1>

Markin: Prowadzimy działania zmierzające do odnalezienia osób które dokonały nagrania tych filmów, oraz konfiskaty oryginału tych nagrań w celu przeprowadzenia ich analizy. Na obecną chwilę prowadzone są intensywne działania śledcze aby odnaleźć autora filmu.

Dziennikarka: Czy państwo przeprowadzaliście jego analizę, dowiadawaliście się kto jest jego autorem i co to są za głosy które tam słychać?

Markin do asystenta: Robiliśmy już jakąś analizę?

Asystent: No przecież pan powiedział, że szukamy osoby która zrobiła ten film i umieściła go w Internecie. Tam słychać taki trzask, jakby ktoś strzelał. A przecież wiemy, że tam kule wybuchały. No i stąd ten trzask, jak z pistoletu...

Markin do asystenta: Co ty mówisz, tam nic nie wybuchało, no co ty!

Asystent: No tak mówiono...

Markin do asystenta: My w ogóle mamy ekspertyzę i w ogóle ten filmik? Sprawdzamy go?

Asystent: Ja wczoraj rozmawiałem ze śledczym. Mówił, że to widział.

Markin do asystenta: I oni teraz...

Asystent: Oni teraz sprawdzają kto go nagrał i umieścił w Internecie.

#### **Komunikat Prokuratury Generalnej i Naczelnej Prokuratury Wojskowej, 27.04.2010**

<http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100427/KRAJ/784306724>

Do Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie wpłynęła również opinia Biura Badań Kryminalistycznych ABW dotycząca nagrania filmowego miejsca katastrofy z dnia 10 kwietnia 2010 roku opublikowanego w Internecie. Z opinii wynika, że w nagraniach znajdują się krótkie wypowiedzi mężczyzn i kobiety w języku rosyjskim oraz wypowiedzi mężczyzn w języku polskim.

Niektórych słów nie zdołano odtworzyć ze względu na dużą ilość zakłóceń oraz mały odstęp sygnału od szumu. W trakcie badań nie znaleziono dowodów na dokonywanie ingerencji w ciągłość zapisu, stwierdzono jednak fakt modyfikacji formatu nagrania i powtórny zapis do pliku. Należy zauważyć, iż materiał przekazany do badań stanowiły nagrania niskiej jakości.

Zdaniem biegłych nie można wykluczyć, że nadesłane zapisy były wielokrotnie poddawane kompresji, co mogłoby spowodować zatarcie nawet bardzo widocznych śladów ingerencji w ich ciągłość. Odnosnie ewentualnych odgłosów wystrzałów, biegli stwierdzili, że z uwagi na występowanie silnych zakłóceń, w tym pochodzących prawdopodobnie od podmuchów powietrza, małym stosunkiem sygnału do szumu, podejrzeniem modyfikacji formatu nagrania, nie była możliwa jakakolwiek pomiarowa analiza odgłosów przypominających wystrzał. Kwestia ta będzie przedmiotem dalszych czynności procesowych.

„Międzynarodowej komisji nie będzie”

Wywiad z **Andrzejem Seremetem**, „Gazeta Polska”, 07.10.2010

- ABW już w kwietniu potwierdziła autentyczność trwającego 1 minutę 24 sekundy filmu, umieszczonego w internecie krótko po katastrofie. Agencja przyznała, że słychać na nim strzały oraz głosy w języku rosyjskim i polskim. Minęło kilka miesięcy i polskie społeczeństwo wciąż nie wie, czy były to strzały na wiwat, czy może dobijano rannych.

- Film został nagrany telefonem komórkowym. Analiza Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego nie rozstrzygała, jaki charakter miały zarejestrowane tam odgłosy, bo uniemożliwiły to jakość nagrania i wiele innych czynników o charakterze technicznym.

- Czy zatem sprawa tego filmu jest już zamknięta, czy też nad nagraniem wciąż prowadzone są badania, które pozwolą np. wychycić jakieś pojedyncze słowa albo zdania na ścieżce dźwiękowej?

- Niestety, z powodu niskiej jakości filmu nie jest to możliwe.(5)

(5) zgodnie ze źródłem **Znikające SMS-y ze Smoleńska**, Wprost, 04.12.2010, Autor: Michał Krzymowski

<http://www.wprost.pl/ar/220982/Znikajace-SMS-y-ze-Smolenska/>

rzecznik Prokuratury Wojskowej, płk Zbigniew Rzepa w jednej z wypowiedzi stwierdził że

*dochodzenie nie obejmuje zdarzeń które miały miejsce po katastrofie. W związku z powyższym raczej nie należy liczyć na zajęcie się przez prokuraturę w postępowaniu dotyczącym katastrofy Tu-154M 10.04.2010 „filmem Koli”.*

***Kto fałszował dokument o tragedii, Rzeczpospolita, 27.11.2010, Autorzy: Krzysztof Galimski, Piotr Nisztor***  
<http://www.rp.pl/artykul/570084-Kto-falszowal-dokument-o-tragedii.html>

Szef Agencji Wywiadu zawiadomił prokuraturę o sfałszowaniu notatki AW w sprawie katastrofy smoleńskiej. W połowie roku m.in. wśród polityków zaczęła krążyć notatka opatrzona logo Agencji Wywiadu.

To relacja z rozmowy, jaką 13 kwietnia miał przeprowadzić oficer AW z Andriejem Mendierejem – Rosjaninem, który telefonem komórkowym nagrał słynny niespełna półtoraminutowy (84 sekundy) film z miejsca tragedii. Na obrazie, który trafił do Internetu widać palące się resztki prezydenckiego samolotu i słuchać dźwięki przypominające wystrzały z broni palnej. W pewnym momencie autor nagrania nerwowo zaczyna się wycofywać z miejsca katastrofy, rzucając przy tym liczne przekleństwa. Po tym filmie pojawiło się wiele teorii m.in. o dobieganiu rannych przez Rosjan.

Według służb notatka została spreparowana. Gen. Hunia zawiadomił prokuraturę o podejrzeniu fałszerstwa. – Prokuratura zleciła policji prowadzenie śledztwa w tej sprawie – potwierdza „Rz” Monika Lewandowska, rzecznik Prokuratury Okręgowej w Warszawie.

Eksperci, z którymi rozmawiała „Rz” i którzy notatkę widzieli, twierdzą, że osoba, która ją sporządziła, może być związana z tajnymi służbami, o czym świadczy język i sposób ujęcia treści, ale sam dokument prawie na pewno jest fałszywy.

Eksperci uważają, że mogło być to fałszerstwo mające na celu polityczne rozgrywki. – W służbach są ludzie, którzy służą partiom politycznym, a nie krajowi – mówi gen. Marek Dukaczewski, były szef Wojskowych Służb Informacyjnych.

***DOKUMENT Z AGENCJI WYWIADU - PYTANIA I WĄTPLIWOŚCI, Niezależna.pl, 27.11.2010, Autorzy: Leszek Misiak, Grzegorz Wierchołowski***

[http://niezalezna.pl/artykul/dokument\\_z\\_agencji\\_wywiadu\\_pytania\\_i\\_watpliwosci/41821/1](http://niezalezna.pl/artykul/dokument_z_agencji_wywiadu_pytania_i_watpliwosci/41821/1)

Gdy kilka miesięcy temu zaproponowano nam wgląd w treść tego dokumentu i dokładnie go opisano - odmówiliśmy, podejrzewając, że mamy do czynienia z "fałszywką". Jak zresztą informuje "Rzeczpospolita", szef Agencji Wywiadu zawiadomił prokuraturę o możliwości dokonania fałszerstwa. Czy jednak faktycznie notatka ta to tylko nic nieznaczący papier?

Naszym zdaniem kolportowanie dokumentu w środowisku dziennikarzy śledczych było albo prowokacją mającą na celu skompromitowanie redakcji niebojących się rozważać hipotezy zamachu, albo próbą zdyskredytowania prawdziwych lub częściowo prawdziwych informacji uzyskanych drogą operacyjną przez polskie służby. Niewykluczone bowiem, że specsłużby - otrzymawszy podobną lub identyczną relację rosyjskiego świadka - postanowiły "rozbroić" taki szokujący dokument, upowszechniając wśród dziennikarzy jego sfałszyfikowaną wersję.

***Komunikat Prokuratury Okręgowej w Warszawie, 29.11.2010***

[http://www.warszawa.po.gov.pl/pl/main/komunikat/id/117/alias/komunikat\\_w\\_sprawie\\_sfalszowania\\_notatki\\_agencji\\_wywiadu\\_dot\\_katastrofy\\_pod\\_smolenskiem.html](http://www.warszawa.po.gov.pl/pl/main/komunikat/id/117/alias/komunikat_w_sprawie_sfalszowania_notatki_agencji_wywiadu_dot_katastrofy_pod_smolenskiem.html)

Prokuratura Okręgowa w Warszawie informuje, że dochodzenie w sprawie sfałszowania notatki informacyjnej Agencji Wywiadu z dnia 14 kwietnia 2010 r. dotyczącej nagrania telefonem komórkowym momentu upadku samolotu Tu – 154 M w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem – prowadzi Komenda Rejonowa Policji Warszawa II pod nadzorem Prokuratury Rejonowej Warszawa Mokotów.

Postępowanie zostało wszczęte po rozpoznaniu zawiadomienia Szefa Agencji Wywiadu, który poinformował, że przedmiotowa notatka, której kopia znajduje się w obiegu publicznym, nie odpowiada standardom graficznym i formalno-prawnym, jakie obowiązują w Agencji Wywiadu przy sporządzaniu tego rodzaju dokumentów. Treść notatki nie odpowiada również jakiegokolwiek dokumentowi sporządzonemu w Agencji Wywiadu.

Rzecznik Prasowy  
 Prokuratury Okręgowej w Warszawie  
 Monika Lewandowska

***Druga notatka Agencji Wywiadu, Nasz Dziennik, 29.11.2010, Autor: Maciej Walaszczyk***

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101129&typ=po&id=po15.txt>

- Nie pamiętam takiej sytuacji, aby dokument czy notatka napisana przez jakiegoś oficera zostały rozesłane do prezydenta, premiera, prokuratora generalnego czy szefa innej służby specjalnej. To jest nieprawdopodobne, nie ma

takiego zwyczaju i zabraniają takich zachowań przepisy wewnętrzne - tłumaczy były szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego Bogdan Święczkowski. Jak podkreśla, pragmatyka jest jedna: wszelkie dokumenty wychodzące poza Agencję do kierujących naczelnymi i centralnymi organami władzy są podpisane przez szefa służby lub ewentualnie przez jego zastępcę. Tymczasem to sam szef AW zgłosił sprawę do prokuratury.

- Dlatego już sam rozdzielnik pokazuje, że najprawdopodobniej notatka ta nie jest autentyczna - uważa Święczkowski.  
- Jeśli w pewnym momencie pojawi się przeciek zupełnie prawdziwy i wiarygodny, to większość z góry będzie zakładała, że jest to kolejna fałszywka. Uderza to, moim zdaniem, głównie w tych wszystkich, którzy w sposób rzeczywisty dążą do wyjaśnienia przyczyn i okoliczności katastrofy. W tym wypadku najprawdopodobniej chodzi o ich dyskredytację - tłumaczy były szef ABW.

*Jednoznaczne stwierdzenie czy „film Koli” jest zapisem autentycznych wydarzeń na miejscu katastrofy, czy mistyfikacją, nie jest przy dzisiejszym stanie wiedzy możliwe. Jednak w związku z czasem jego pojawienia się w Internecie oraz potwierdzeniem ciągłości zapisu przez biegłych, jest pewne że mają z nim związek rosyjskie służby specjalne. Albo na filmie, nagrany przez przypadkowego świadka, widać akcję służb, albo też są one jego autorem. W tym drugim przypadku najbardziej prawdopodobnym celem powstania filmu jest dezinformacja i skierowanie rozważań podmiotów rozpatrujących hipotezę zamachu na fałszywe tory, w celu ich zmylenia i ośmieszenia, a także przykrycie rzeczywistej techniki dokonania zamachu.*

*Zdaniem Autora istnieje jeszcze jedno, o wiele mniej prawdopodobne wytłumaczenie, że „film Koli” przedstawia sceny odganiania szabrowników przez funkcjonariuszy rosyjskich służb na miejscu katastrofy. Przeciw takiej interpretacji filmu przemawia jednak zorganizowana w jego sprawie akcja dezinformacyjna, z podstawianiem przez służby mediom fałszywych „autorów” filmu włącznie.*

*Ujawnienie zawiadomienia szefa Agencji Wywiadu w sprawie sfalszowania notatki AW jest niewielką częścią jednej z największych akcji dezinformacyjnych przeprowadzanych przez służby specjalne Polski i Rosji w sprawie Katastrofy Smoleńskiej. O ile niektóre z dezinformacji służb są prymitywne i trudno uznać je za udane (np. dopuszczenie do publikacji w mediach wizerunku domniemanego autora filmu 1.24 - Iwanowa vel Safonienki), to operację mającą na celu zdyskredytowanie „filmu Koli” za pomocą fałszywej notatki AW trzeba rozpatrywać kilkupoziomowo.*

*Pierwszym- i dostępnym najszerzszemu gronu konsumentów polskich mediów- zadaniem tej dezinformacji jest skojarzenie przez opinię publiczną nieprawdziwości związku filmu 1.24 z Andriejem Mendierejem, a przy okazji wzmocnienie oficjalnego przekazu wskazującego jako autora Iwanowa vel Safonienkę. To zaś wiąże się z przyjęciem narracji Iwanowa (Safonienki) wyjaśniającej tak okoliczności powstania „filmu Koli”, jak i utrwalone na nim zdarzenia (np. interpretacja wystrzałów, które sam figurant dwojga nazwisk określał jako nic nieznaczące „kłaśnięcia”), i odrzuceniem zawartych w fałszywej notatce domniemanych stwierdzeń Mendiereja, cyt.: „(...) W trakcie rozmowy ze mną Andriej MEDIATEJ stwierdził, że jest przekonany, że po upadku TU 154 M, a przed włączeniem syren alarmowych widział funkcjonariuszy OMON, którzy biegli wokół wraku samolotu i strzelali. Jego zdaniem wyglądało to jak dobijanie rannych. (...)”*

*Prawdopodobnie dyskredytacja związku Mendiereja z „filmem Koli” miała odbyć się wraz ze skompromitowaniem tego medium, które zdecydowałoby się zamieścić przedmiotową fałszywą notatkę (siłą rzeczy chodzi przede wszystkim o „Gazetę Polską”, „Nasz Dziennik”, ewentualnie „Najwyższy Czas!”, a więc tytuły niechętnie polityce Rosji i rządowi Tuska), lub też wykorzystanie jej w celu zablokowania ujawnienia innych informacji.*

*To miał być drugi cel akcji dezinformacyjnej. Autor nie wyklucza tu szeregu ewentualnych działań (w tym represyjno-prawnych, m.in. z tytułu złamania tajemnicy państwowej) przeciwko tym, którzy zdecydowałiby się na publikację notatki. Jedyńm wynikiem udostępnienia mediom fałszywego dokumentu była krótka o nim wzmianka ze streszczeniem w artykule Leszka Szymowskiego „Dowody matactwa” w numerze 31-32/2010 tygodnika „Najwyższy Czas!”. Tematem artykułu była prezentacja rosyjskich dowodów przeczących oficjalnej wersji tak przyczyn, jak i przebiegu katastrofy. Co ciekawe, pomimo zapewnień redakcji o rozwinięciu też artykułu w następnych numerach, „Najwyższy Czas!” już do niego nie wrócił. Może to oznaczać że fałszywa notatka została skutecznie wykorzystana do zablokowania upublicznienia innych, tym razem prawdziwych, niewygodnych dla strony rosyjskiej informacji.*

*W związku z brakiem większego zainteresowania podrzuconym, fałszywym materiałem ze strony „Gazety Polskiej” i „Naszego Dziennika” autorzy akcji dezinformacyjnej musieli zrezygnować z drugiego celu dezinformacji w stosunku do w/w mediów.*

*Należało jednak mimo wszystko dążyć do celu pierwszego, czyli zakwestionowania autorstwa Mendiereja. Jedyńm możliwością dalszego prowadzenia akcji było medialne nagłośnienie zawiadomienia szefa AW, co w ogóle gwarantowało podjęcie tematu fałszywej notatki- tym razem przez jakiegokolwiek media, ale już bez zamiaru ich zdyskredytowania. Temat został opisany przez „Rzeczpospolitą”, a więc pierwszy cel akcji został osiągnięty.*

*Trzeci, najmniej na pierwszy rzut oka widoczny cel akcji, to zdyskredytowanie pracowników służb przyjętych do pracy przez osoby związane z PiS (Bogdan Święczkowski, Antoni Macierewicz, Zbigniew Nowek). Służy temu wypowiedź byłego szefa WSI, gen. Marka Dukaczewskiego. Zacytowanie właśnie Dukaczewskiego przez*

„Rzeczpospolitą” w charakterze eksperta oskarżającego będących w służbach ludzi, „którzy służą partiom politycznym, a nie krajowi”, jest bardzo symptomatyczne. Jednocześnie wypowiedź ta jest symbolem powrotu środowiska WSI do gry przy otwartej kurtynie medialnej.

W kontekście ostatnich działań rządu Tuska zmierzających do odwołania redaktora naczelnego „Rzeczypospolitej”, Pawła Lisickiego (6), nie jest wykluczone, że fakt zaproponowania przez „Rzeczpospolitą” Dukaczewskiemu roli eksperta w sprawie fałszywej notatki AW wiąże się z próbą zmiany wizerunku gazety na bardziej sprzyjający środowiskom byłych WSI. Dodatkowym argumentem na rzecz takiej interpretacji jest fakt, że o zabiegach rządu zmierzających do zastąpienia Lisickiego przez Tomasza Wółka portal wpolityce.pl poinformował 12.11.2010 (7), a artykuł w „Rzeczypospolitej” z komentarzem gen. Dukaczewskiego ukazał się 27.11.2010.

Wg informacji „Naszego Dziennika” (8), tuż po katastrofie na jej terenie znajdowała się przynajmniej jedna osoba, którą polski montażysta- Sławomir Wiśniewski- zidentyfikował jako Polaka. Osoba ta wydawała m.in. rozkazy będącym na miejscu funkcjonariuszom służb rosyjskim (z innych relacji Wiśniewskiego wynika, że miał on kontakt z OMON). Por. rozdział „Wywiady Sławomira Wiśniewskiego: żarty z Makarowem przystawionym do głowy.”

Na temat ewentualnego polecenia polskiego dyplomaty aby funkcjonariusze OMON zaarrestowali Wiśniewskiego i zniszczyli mu sprzęt, ten ostatni oświadczył w rozmowie z „Naszym Dziennikiem”: - Nie chcę komentować tej sprawy, mam z tego powodu duże nieprzyjemności.

Również rzecznik NPW, płk. Rzepa, odmówił wypowiedzi w tej sprawie. (8)

Osoba to została przez Wiśniewskiego (po okazaniu zdjęć przez dziennikarzy „Naszego Dziennika”) zidentyfikowana jako Grzegorz **Cyganowski**, II sekretarz Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie (9). Tym samym nie potwierdziły się wcześniejsze spekulacje, że jest nią Tomasz Turowski.

(6) [http://www.wpolityce.pl/view/4021/The\\_Economist\\_Zadania\\_glowy\\_Pawla\\_isickigo\\_moga\\_byc\\_latwo\\_postrzegane\\_jako\\_zemsta\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/4021/The_Economist_Zadania_glowy_Pawla_isickigo_moga_byc_latwo_postrzegane_jako_zemsta_.html)

(7) [http://www.wpolityce.pl/view/3813/Rzad\\_atakuje\\_Rzeczpospolita\\_UZUPELNIENIE\\_Czy\\_po\\_to\\_by\\_bliski\\_PO\\_Tomasz\\_Wolek\\_zostal\\_naczelnym\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3813/Rzad_atakuje_Rzeczpospolita_UZUPELNIENIE_Czy_po_to_by_bliski_PO_Tomasz_Wolek_zostal_naczelnym_.html)

(8) <http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101221&typ=po&id=po32.txt>

(9) *Kto chciał zniszczyć dowody*, Nasz Dziennik, 25.02.2011, Autor: Zenon Baranowski



<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110225&typ=po&id=po21.txt>

- Tak, to zdaje się ten człowiek, nawet krój płaszcza się zgadza - mówił Sławomir **Wiśniewski**, reporter TVP, kiedy pokazaliśmy mu zdjęcie ze Smoleńska z dnia katastrofy rządowego tupolewa na Siewiernym. Według relacji Wiśniewskiego, to właśnie ta osoba miała powiedzieć rosyjskim funkcjonariuszom, żeby zabrali mu kamerę i zniszczyli ją wraz z nagraniem. Jak ustalił "Nasz Dziennik", mężczyzna na fotografii to Grzegorz Cyganowski, II sekretarz Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie.

fot. Nasz Dziennik

**KGP: Odgłosy strzałów na Siewiernym**, Nasz Dziennik 18.01.2011, Autor: Jacek Dytkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110118&typ=po&id=po01.txt>

Czterokrotne odgłosy strzałów są słyszalne na filmie znanym pod potocznym tytułem: "Samolot płonie" - ustalili policyjni kryminalodzy. Ekspertyza Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Komendy Głównej Policji dotycząca cyfrowych nagrań wideo, które zrobiły zawrotną karierę w internecie, w połowie grudnia wpłynęła do Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie. Policja zakwestionowała wcześniejsze ustalenia ABW, jakoby na nagraniu padały słowa w języku polskim.

Film nie jest montowany, nie ma też śladów ingerencji w ciągłość zapisu. To już druga ekspertyza nagrania, pierwszą sporządzała na zamówienie prokuratury Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)****89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 64

*Prok. Krzysztof Parulski:* Uzyskano ekspertyzę ABW dotyczącą cyfrowego zapisu filmu „Samolot płonie”, zgranego z karty pamięci telefonu komórkowego autora filmu nakręconego na miejscu katastrofy, a otrzymanego od strony rosyjskiej.

Biegli zarówno z CLK Komendy Głównej Policji, jak i ABW nie zidentyfikowali na wskazanych nagraniach wypowiedzi w języku polskim, natomiast potwierdzili wypowiedzi w języku rosyjskim. Poza wypowiedziami przedmiotowe nagrania zawierają odgłosy przypominające wybuchy lub strzały, których pochodzenia biegłym nie udało się zidentyfikować. Z treści opinii wynika, że nie ma możliwości dokonania identyfikacji zarejestrowanych odgłosów, które były podobne do wystrzałów z broni palnej.

**"Nieusankcjonowanych strzałów" w Smoleńsku nie było. Rosjanie odpowiadają Polakom**, *Newsweek.pl*, 18.02.2011

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/swiat/nieusankcjonowanych-strzalow-w-smolensku-nie-bylo--rosjanie-odpowiadaja-polakom,72162,1>

Szef grupy śledczej Komitetu Śledczego Rosji Michaił Guriewicz zapewnił, że z dotychczasowych ustaleń nie wynika, by na miejscu katastrofy wykonano "choć jeden nieusankcjonowany wystrzał z broni palnej".

**WRAK**

**SPROSTOWANIE**, *Mateusz Martyniuk, Rzecznik Prasowy Prokuratury*, 29.06.2010

<http://www.pk.gov.pl/index.php?1,809,163>

Prowadząca śledztwo w sprawie katastrofy smoleńskiej Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie już w pierwszym wniosku o udzielenie pomocy prawnej skierowanym w dniu 11 kwietnia br. do strony rosyjskiej, zwróciła się o przekazanie dowodów rzeczowych zabezpieczonych na miejscu zdarzenia. Wrak samolotu Tu 154 M jest również dowodem rzeczowym w omawianym postępowaniu.

*Wypowiedź prok. Szeląga w sprawie niszczenia przez Rosjan dowodów rzeczowych po katastrofie*

[http://www.youtube.com/watch?v=YPx0VIniom0&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=YPx0VIniom0&feature=player_embedded)

*Transkrypcja wg opracowania na blogu <http://czepiec.salon24.pl/232301.podroz-w-glab-pulkownika-szelaga>*

*Redaktor Piechal:* Tomasz Piechal, Program Pierwszy, Telewizja Polska. Ja mam pytanie, czy rozbijanie szczątków samolotu na miejscu katastrofy jest niszczeniem dowodów, czy też nie? Czy rozcinięcie tychże szczątków piłami tarczowymi jest niszczeniem dowodów, czy też nie? Oraz czy wycinanie drzew, o które również zahaczył samolot jest niszczeniem dowodów, czy też nie? Jeżeli tak, to jakie kroki ma zamiar podjąć prokuratura w tym względzie? Dziękuję.

*Prok. Szeląg:* Proszę państwa, zadał pan pytania wprost.

Dla mnie jasne, że odnoszą się do materiału który został wyem... wyemitowany przez pańską telewizję, przez TVP1 ... we wtorek

zadał pan pytanie które! które...

eee... trudno odpowiedzieć, jak je traktować czy zadał pan pytanie konkretne czy też zadał pan pytanie abstrakcyjne związane z prowadzeniem jakiegokolwiek śledztwa, postępowania karnego, zarówno brak wiedzy nawet jeżeli pan by skon... skon... skonkretyzował czyli że chodzi panu konkretnie o to zdarzenie to - wbrew pozorom!

... wbrew pozorom...odpowiedź wcale nie musi być prosta i jednoznaczna, bo oczywiście najbardziej logiczna i prosta odpowiedź jest...jakakolwiek ingerencja w fizyczną substancję takiego materiału dowodowego jak wrak, szczątki samolotu co najmniej utrudniająca albo negatywnie wpływająca na dalszy proces badań nad tym dowodem rzeczowym. Tyle tylko że... yyy... odpowiedź tylko w tym zakresie... uhm... byłaby o tyle...niepełna... że trzeba pod uwagę brać szereg innych okoliczności, i stąd zawahanie w moim głosie, bowiem ja wypowiadam się o kwestii którą...

ja obejrzałem ten materiał, natomiast mam w głowie zakodowane szereg okoliczności, które mogły wpływać na taki, a nie inny sposób postępowania, ale nie posiadam wiedzy na temat tego, czy osoby, które decydowały o takich zdarzeniach, kierowały się tymi przesłankami być może to zawiłe, ale ja mam nadzieję, że... że... wwwffff... że w miarę czytelne.

Proszę państwa, każdy z nas jest w stanie sobie szereg okoliczności faktycznych, praktycznych i pragmatycznych które być może - ale ja tego nie wiem! - kierowały albo kierują w przypadku... innych zdarzeń... eee... osobami decydującymi o takim ... postępowaniu z dowodami rzeczowymi...może to być sytuacja taka że trzeba było pociąć ok... określony element na fragmenty mniejsze po to żeby je przetransportować na... płytę lotniska gdzie... ma być odtworzony w obrysie samolotu, jak powiem, nie chcę się wypowiadać na ten temat, bo nie wiem, co kierowało osobami, które o tym decydowały...logiczna odpowiedź jest, że oczywiście powinno postępować w ten sposób, że

jakby... w jak najmniejszym stopniu ingerować w tę strukturę fizyczną ...no niemniej trzeba mieć też na uwadze to, że... jeżeli czyniły to odpowiednie organy - odpowiednie organy! -przygotowane do tego, to kwestia ustalenia że... to z takiej, a nie innej przyczyny... że robiły dokładnie to przy tym fragmencie, a to przy tym fragmencie... albo też pewne cechy fizyczne materiału wskazują, że jest to działanie celowe dokonane po katastrofie... mogą... yyyyy... spowodować to, że opinia wydana na tej podstawie będzie jasna i pełna.

TVN24 przerywa transmisję.

**Ślady zostały już zatarte**, *Nasz Dziennik*, 08.10.2010, Z dr. inż. **Antonim Milkiewiczem**, byłym głównym inżynierem Wojsk Lotniczych, pilotem oraz specjalistą z zakresu badań wypadków lotniczych, badającym m.in. katastrofę samolotu pasażerskiego Il-62 w Lesie Kabackim, rozmawia Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101008&typ=po&id=po03.txt>

- W efekcie słyszymy o zaniedbaniach, o tym, że teren nie został właściwie przeszukany.

A.M.: - To, że znajdowane są różne rzeczy na miejscu katastrofy, jak np. nity, drobne odłamki konstrukcji samolotu, nie jest sprawą nadzwyczajną przy tego rodzaju wypadkach.

- Znajdowano jednak większe elementy, także urządzenia z kokpitu...

A.M.: - Metodyka badania wypadków lotniczych, bez względu na stawiane hipotezy przyczyn, nakazuje skrupulatnie zbadać wrak samolotu. To trzeba wykonać. To jest tylko jedna z czynności komisji. Wstępne badania wykonuje się na miejscu wypadku, bez ruszania części samolotu. Na miejscu katastrofy podkomisja techniczna powinna wykonać badania, udokumentować wszystko na zdjęciach i filmach, oznaczyć wzajemne położenie części, wykonać bardzo dokładny szkic miejsca wypadku itd. Dopiero wówczas przewodniczący podkomisji technicznej wyraża zgodę na zabranie szczątków. Decyzję tę musi zaakceptować przewodniczący komisji, który zarządza uwolnienie miejsca wypadku ze szczątków.

- Czy ta kolejność została zachowana w Smoleńsku?

A.M.: - Nie. W tym przypadku tak się nie działo. Na drugi czy trzeci dzień po wypadku przyjechały maszyny i wszystko zostało zabrane. To było nieprawidłowe działanie.

- Potem wrak został "poskładany" i leży od pół roku pod gołym niebem. Czas mógł już zatrzeć niektóre ślady?

A.M.: - W tej chwili sprawa zabezpieczenia wraku jest jakby kwestią już tylko symboliczną. Po tym, co do tej pory przeszedł ten wrak, niewiele pozostało do zbadania. Widzieliśmy w telewizji, jak postronni ludzie, mając dostęp do szczątków, łomem rozbijają maszynę. Wiele rzeczy zostało zniszczonych podczas przenoszenia. Dlatego dziś wrak ma coraz mniejsze znaczenie dla ekspertów. Oczywiście trzeba go zbadać, ale jeśli już, to na miejscu, w którym obecnie się znajduje. Nie należy teraz przewozić go do Polski, bo przy okazji zostanie on całkowicie zniszczony. Tego nie wolno zrobić. Eksperci podkomisji technicznej powinni pojechać do Smoleńska i tam wykonać badania. Z pewnością są one potrzebne, jednak stan techniczny samolotu podczas lotu można określić na podstawie zapisów dokonanych przez pokładowe rejestratory parametrów lotu i pracy urządzeń samolotu.

### **SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 16

**Edmund Klich:** Zaskoczyło nas trochę, że, nie wiem którego dnia dokładnie, Morozow powiedział, że zakończono prace na miejscu samej katastrofy i sprzęt będzie przewożony w inne miejsce.

Jak mówię, ta szybkość trochę nas zaskoczyła. Ja pytałem się, czy nasi eksperci jeszcze chcieliby tam badać. W zasadzie otrzymałem informację, że to, co mogli, to wszystko udokumentowali i zrobili zdjęcia.





**Zabezpieczenie wraku i miejsca wypadku, za: „Misja Specjalna”**

**Самолет Качиньского разбился на множество версий**, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)  
<http://www.mk.ru/incident/accident/article/2010/10/03/533783-samolet-kachinskogo-razbilsya-na-mnozhestvo-versiy.html>

По телевидению прошел провокационный сюжет: на обломках самолета бегают подростки и бьют стекла. Но все детали разбившегося лайнера находятся на территории охраняемого аэродрома. И какие уцелевшие стекла могут быть в развалившемся на части фюзеляже?

**Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów**, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)  
tłumaczenie za:

[http://www.wpolityce.pl/view/2565/Czy\\_ktos\\_przezyl\\_w\\_Smolensku\\_\\_Macierewicz\\_\\_Sa\\_okolicznosci\\_\\_ktore\\_moga\\_s\\_wiadczyc\\_o\\_takim\\_przebiegu\\_wydarzen\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/2565/Czy_ktos_przezyl_w_Smolensku__Macierewicz__Sa_okolicznosci__ktore_moga_s_wiadczyc_o_takim_przebiegu_wydarzen_.html)

W telewizji pokazano prowokacyjnie fragmenty samolotu i biegających wyrostków, tłukących szkło (1). Ale przecież wszystkie detale rozbitego samolotu znajdują się na terytorium chronionego lotniska. I jakie całe szkło może być w rozbitym na części kadłubie?



(1)

**Konferencja prasowa w sprawie prezentacji raportu MAK, Moskwa, 20.10.2010. Na pytania dziennikarki TVP odpowiada wiceszef MAK Oleg Jermolow**

[http://www.wpolityce.pl/view/2975/Wiceszef\\_MAK\\_bezczelnie\\_\\_Nie\\_nie\\_bylo\\_takiej\\_sytuacji\\_zeby\\_ktos\\_niszczyl\\_f\\_ragmenty\\_tupolewa\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/2975/Wiceszef_MAK_bezczelnie__Nie_nie_bylo_takiej_sytuacji_zeby_ktos_niszczyl_f_ragmenty_tupolewa_.html)

- Dlaczego przez pół roku te szczątki były niezabezpieczone?

- W pani pytaniu zawarta jest pewna teza. Ja jej nie podtrzymuję. Lotnisko jest terenem zamkniętym, nikt nie był dopuszczany do tego obiektu. A te zdjęcia były jakie były. Nie mogę o nich mówić.

Później, kiedy nastąpiło załamanie pogody, wszystkie te fragmenty zostały ogrodzone i okryte brezentem.

Liczba tych szczątków uniemożliwiła umieszczenie ich w hangarze.

- Nasza stacja pokazywała jak żołnierze niszczyli niektóre fragmenty samolotu...

- Nie, nie było takiej sytuacji, żeby ktoś niszczył te fragmenty. Po to, żeby zestawić te szczątki, przewieźć je i zmontować jakiś kontur tego samolotu, trzeba je było po prostu **połączyć**.

*Wypowiedź Jerzego Millera dla dziennikarzy, Sejm RP, 27.10.2010*

<http://tvp.info/wiadomosci/wideo/27102010-1930/2926747>

*Jerzy Miller:* Jeżeli byłby cięty to możliwe że dla jakichś analiz laboratoryjnych. Jeżeli chcę sprawdzić wytrzymałość płatowca ,no to możliwe że muszę jakieś próbki materiałowe pobrać po to, żeby w laboratorium tę wytrzymałość zbadać. Natomiast intencją pytania było chyba- jeżeli dobrze odczytałem- że ktoś niszczy naszą... pamiętkę tragicznych zdarzeń

*Dziennikarze:* Dowód...dowód! To nie chodzi o pamiętkę tylko dowód.

*Dziennikarka:* Czy naprawdę nie widział Pan zdjęć choćby z programu Anity Gargas gdzie jest dokładnie pokazane cięcie przewodów, cięcie kadłuba samolotu i wybijanie szyb przez Rosjan przed przeniesieniem wraku? Naprawdę nie widział Pan tych zdjęć?

*Jerzy Miller:* Proszę Pani, proszę Pani, pozwoli Pani że ja, jako przewodniczący komisji będę się opierał na innych dowodach niż nagrania, które już kilkakrotnie, po kilku tygodniach czy miesiącach okazywały się nagraniami no, nieco...odbiegającymi od zdarzeń które naprawdę miały miejsce.

*Monika Olejnik rozmawia z Edmundem Klichem, Radio ZET, 08.12.2010*

<http://www.radiozet.pl/Programy/Gosc-Radia-ZET/Edmund-Klich>

*Monika Olejnik:* Czy pan wie dlaczego wrak niszczone, dlaczego przepiłowywano, dlaczego wybijano szyby, widzieliśmy zdjęcia.

*Edmund Klich:* Proszę pani, no to jest troszeczkę takie rosyjskie podejście do tych problemów. MAK ogłosił dosyć wcześniej, że wrak już nie jest, no że jest dowodem w sprawie, ale że w zasadzie wszystko zbadano, w związku z tym widocznie tym osobom, które przenosiły ten wrak nie powiedziano, nie udzielano instrukcji dokładnych żeby robili to z dużą precyzją, a sposób działania, no troszeczkę taki styl bałaganiarski, bym powiedział, ale nie było to celowe, moim zdaniem nie było to celowe, oczywiście to jest moje zdanie.

*Monika Olejnik:* Czyli to nie było celowe zacieranie śladów.

*Edmund Klich:* Nie, proszę pani.

*Oryginalne wy tłumaczenie faktu cięcia wraku przedstawił szef rosyjskiej grupy śledczej Michaił Guriewicz na konferencji prasowej rosyjskiego Komitetu Śledczego w siedzibie RIA-Nowosti w dn. 18.02.2011. Nie odniósł się natomiast do niewątpliwej radości jaka towarzyszyła rozbijającemu szyby we wraku łomem żołnierzowi sfilmowanemu przez ekipę „Misji Specjalnej” (1).*

"Fragmenty ciał ludzkich znajdowały się wokół samolotu i w samym samolocie. Należało rozdrobnić szczątki tupolewa i tylko w tym celu odbywało się rozcinanie" - wyjaśnił rosyjski śledczy.

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/322759,nie-mozna-stwierdzic-kto-jest-winny-katastrofy.html>

*Antoni Macierewicz o zabezpieczeniu wraku i ostatecznym Raporcie MAK, Wiadomości TVP1, 20.10.2010*

Jakie zabezpieczenie, taki raport.

*Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą , wpolityce.pl, 22.10.2010*

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokuja\\_i\\_strasza\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo__Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokuja_i_strasza_.html)

Wielokrotnie monitowałem u strony rosyjskiej o odpowiednie zabezpieczenie wraku. Konkretnie w dniach 22 lipca i 18 sierpnia, kiedy to był pan minister Parulski, również było uzgadniane szczegółowo w jaki sposób wrak będzie zabezpieczony i przedstawiciele MAK obiecali, że będzie to wykonane bardzo szybko.

*Będzie wniosek o zabezpieczenie wraku Tu-154, Fakt.pl, 02.08.2010*

<http://www.fakt.pl/Bedzie-wniosek-o-zabezpieczenie-wraku-Tu-154,artykuly,78719,1.html>

Jak podaje "Rzeczpospolita" prokuratura pracuje nad wnioskiem do prokuratury rosyjskiej, aby zabezpieczyć części prezydenckiego samolotu.

Pełnomocnik rodzin ofiar mecenas Rafał Rogalski podkreśla, że szczątki samolotu to ważny dowód rzeczowy. Według niego właściwie nie zadbano o zabezpieczenie wraku.



**Tu-154 będzie przykryty brezentem. "Innej opcji nie było",** *Newsweek.pl, 02.09.2010*

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/tu-154-bedzie-przykryty-brezentem--innej-opcji-nie-bylo,63970,1>

Klich potwierdził, że wrak maszyny leżący obecnie na płycie lotniska w Smoleńsku zostanie ogrodzony płotem z aluminiowej blachy o wysokości 3 metrów i przykryty brezentem. - Innej opcji zabezpieczenia nie było. Nie ma tam tak dużego hangaru, żeby zabezpieczyć wrak w obrysie. Wspólnie zdecydowaliśmy, że wariant z płotem z blachy i brezentem będzie najlepszy - dodał.

Rzecznik gubernatora obwodu smoleńskiego Andriej Jewsiejenkow potwierdził, że MAK kontaktował się w czwartek z władzami regionu. Przekazał też, że "prace konserwacyjne rozpoczną się w najbliższym czasie". - Czekamy tylko na decyzję MAK. Bez nich niczego nie możemy zrobić - dodał.

**Wrak Tu-154 będzie zabezpieczony przed pielgrzymką rodzin ofiar,** *Newsweek.pl, 30.09.2010*

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/wrak-tu-154-bedzie-zabezpieczony-przed-pielgrzymka-rodzin-ofiar,65478,1>

Wrak polskiego Tu-154 po pół roku od katastrofy wreszcie ma zostać zabezpieczony. Jak podała Naczelna Prokuratura Wojskowa, Rosjanie zamierzają przykryć szczątki samolotu brezentem do 10 października, gdy do Smoleńska mają wyruszyć rodziny ofiar katastrofy.

**Wrak tupolewa został przykryty,** *RMF24, 06.10.2010, Autor/fot.: Przemysław Marzec*

<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-wrak-tupolewa-zostal-przykryty,nld,301042>

Wrak tupolewa na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku został pokryty brezentowym zadaszeniem. Przykryto jednak największe fragmenty maszyny. Nie wiadomo, co się stanie z drobnymi fragmentami, które leżą obok wraku. Prace nad zabezpieczeniem fragmentów samolotu zakończone zostaną jeszcze dzisiaj. Trwały niespełna trzy dni.



**Jest polskie śledztwo ws. cięcia Tu-154 przez Rosjan,** *wp.pl, 14.12.2010*

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,119674,title,Jest-sledztwo-polskiej-prokuratury-ws-ciecia-Tu-154-przez-Rosjan,wid,12947572,wiadomosc.html?ticaid=1b6c7>

Warszawska prokuratura okręgowa wszczęła śledztwo w sprawie niszczenia wraku Tu-154, który 10 kwietnia rozbił się pod Smoleńskiem - podaje RMF FM. Informację tę potwierdził w rozmowie z Wirtualną Polską rzecznik prokuratury.

Rzecznik Prokuratury Okręgowej w Warszawie poinformował nas, że śledztwo ruszyło 8 grudnia. Prokuratorzy badają sprawę pod kątem utrudniania śledztwa w sprawie katastrofy smoleńskiej.

Zawiadomienie o przestępstwie "niszczenia dowodów" przez Rosjan złożył pełnomocnik części rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej mecenas Rafał Rogalski. Zarzuca on stronie rosyjskiej utrudnianie śledztwa, bo jego zdaniem podczas cięcia wraku utracono bezpowrotnie część dowodów.

**"Nie można stwierdzić, kto jest winny katastrofy"**, *Dziennik.pl*, 18.02.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/322759,nie-mozna-stwierdzic-kto-jest-winny-katastrofy.html>

Uczestnicy konferencji w siedzibie Ria-Novosti nie sprecyzowali też, kiedy Polakom zostanie przekazany wrak samolotu. Na razie badają go eksperci. "Szczątki samolotu Tu-154 znajdują się w na lotnisku w Smoleńsku, w hangarach i w innych miejscach" - powiedział rosyjski śledczy.

Według Rosjan, nie można na razie określić, kiedy zakończy się śledztwo. Do tego momentu wszelkie dowody, w tym także wrak tupolewa, zostaną do dyspozycji rosyjskich śledczych.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 66

*Prok.Krzysztof Parulski:* W toku śledztwa Wojskowa Prokuratura w Warszawie procesowo zabezpiecza przedmioty oraz elementy mogące stanowić części wraku Tu-154M, przejmując je od osób będących na miejscu katastrofy.

Przedmioty stanowiące fragmenty samolotu zostały uznane za dowody rzeczowe i przekazane Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

## FRAGMENTY CIAŁ NA MIEJSCU KATASTROFY

Wypowiedź *Ewy Kopacz* w Sejmie 29.04.2010, transkrypcja za „Misją Specjalną”

<http://www.youtube.com/watch?v=JdB6H9kgItU>

Najmniejszy skrawek, który został przebadany, najmniejszy szczątek który został znaleziony na miejscu katastrofy, wtedy kiedy przekopywano z całą starannością ziemię na miejscu tego wypadku na głębokości ponad 1 metra i przesiewano ją w sposób szczególnie staranny, każdy znaleziony skrawek został przebadany genetycznie (1).

Z pełną starannością zabezpieczyliśmy wszystkie szczątki które znaleziono na miejscu wypadku.

*Sprawozdanie Stenograficzne z 65 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 29 kwietnia 2010 r.(drugi dzień obrad)*

[http://orka2.sejm.gov.pl/StenoInter6.nsf/0/D43880E41EBF5310C12577150009FFD/\\$file/65\\_b\\_ksiadzka.pdf](http://orka2.sejm.gov.pl/StenoInter6.nsf/0/D43880E41EBF5310C12577150009FFD/$file/65_b_ksiadzka.pdf)

Gdy znaleziono najmniejszy szczątek na miejscu katastrofy, wtedy przekopywano z całą starannością ziemię na głębokości ponad 1 m i przesiewano ją w sposób szczególnie staranny. Każdy znaleziony skrawek został przebadany genetycznie (1). Dlatego jest ta dzisiejsza informacja i to, co się dzieje na tej sali – szczerza rozmowa z państwem. Szczególnie wam, bo wy prosiliście o tę informację, chcielibyśmy przekazać, że z pełną rzetelnością zabezpieczyliśmy wszystkie szczątki, które znaleziono na miejscu wypadku.

(1) Wypowiedź w Sprawozdaniu Stenograficznym **jest niezgodna z prawdą**- różni się merytorycznie od wypowiedzi zarejestrowanej w materiale filmowym.

Wypowiedź *Andrzeja Melaka* o spotkaniu z premierem Donaldem Tuskiem i Ewą Kopacz 10.11.2010

<http://www.radiomaryja.pl/dzwieki/2010/11/2010.11.12.akt01.mp3>

Padło także pytanie do pani Kopacz: jak pani w świetle wyników pracy polskich archeologów, którzy wydobyli szczątki naszych bliskich, którzy wydobyli przedmioty oraz kilka tysięcy części samolotu- jak brzmiała pani deklaracja że tam ziemia została przekopana na głębokość 1 metra i że wszystkie szczątki zostały odnalezione ? Pani Kopacz powiedziała: ja byłam przekonana że tak było, tak mi powiedzieli Rosjanie.

Wypowiedź *świadka* z 03.05.2010

za „Misją Specjalną”

<http://www.youtube.com/watch?v=JdB6H9kgItU>

Znaleziono kawałek czaszki ludzkiej, widać że była to świeża kość, właściwie każdy mógł to rozpoznać, jak i część ciała ludzkiego ociekającą krwią, taki może większy kawałek ważący do kilograma, któryśmy pochowali.

Wywiad z płk. *Andrzejem Miedwiediewem*- dowódcą operacji na miejscu katastrofy, 29.05.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/rosyjski-dowodca-polacy-patrzyli-nam-na-rece\\_141005.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/rosyjski-dowodca-polacy-patrzyli-nam-na-rece_141005.html)

- Kiedy MCZS zakończyło prace na miejscu katastrofy?

- Siódmego dnia.

- Później polscy turyści znaleźli tam przedmioty należące do ofiar: paszport, kolczyk...
- Ostatnie cztery dni to było tylko przeczesywanie terenu. Używaliśmy specjalnych pługów, korzystaliśmy z pomocy kynologów ze szkolenymi psami. Fragmenty ciał znajdowaliśmy w błocie wbite nawet na głębokość jednego metra. Opuszczając ten teren, byłem pewien, że przeszukaliśmy go bardzo dokładnie.

**Prokuratura: Na miejscu katastrofy mogą znajdować się szczątki ofiar, 23.09.2010, wypowiedź prok. Parulskiego**  
[http://wyborcza.pl/1,75248,8415827,Prokuratura\\_Na\\_miejscu\\_katastrofy\\_moga\\_znajdowac.html](http://wyborcza.pl/1,75248,8415827,Prokuratura_Na_miejscu_katastrofy_moga_znajdowac.html)

Stan tego miejsca jest przedmiotem naszego ciągłego niepokoju, mamy pewien niedosyt i pewne głębokie przeświadczenie, że na tym terenie w dalszym ciągu mogą się znajdować szczątki ofiar.

- To nas boli, że wciąż tam są znajdowane szczątki ludzkie - powiedział naczelny prokurator wojskowy gen. Krzysztof Parulski, zapytany o szczątki znalezione ostatnio na miejscu katastrofy w Smoleńsku przez pielgrzymkę motocyklistów.

**Самолет Качиньского разбился на множество версий, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)**

<http://www.mk.ru/incident/accident/article/2010/10/03/533783-samolet-kachinskogo-razbilsya-na-mnozhestvo-versiy.html>

В начале сентября место трагедии посетили польские байкеры. В основном это были уже немолодые люди, которые из года в год участвуют в мотопробегах “Катынский рейд”. Гости пошли в лес, якобы помолиться, и откопали часть челюсти. Потом все это месяц муссировалось в польских СМИ.

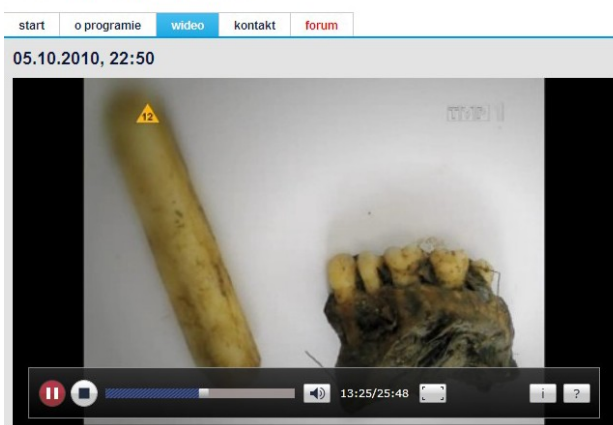
**Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)**

tłumaczenie za:

[http://www.wpolityce.pl/view/2565/Czy\\_ktos\\_przezył\\_w\\_Smolensku\\_Macierewicz\\_Sa\\_okolicznosci\\_ktore\\_moga\\_s\\_wiadczyc\\_o\\_takim\\_przebiegu\\_wydarzen.html](http://www.wpolityce.pl/view/2565/Czy_ktos_przezył_w_Smolensku_Macierewicz_Sa_okolicznosci_ktore_moga_s_wiadczyc_o_takim_przebiegu_wydarzen.html)

Na początku września miejsce tragedii odwiedzili polscy motocykliści. Była to grupa niemłodych ludzi, uczestniczących co roku w w „Katyńskim rajdzie”. Goście poszli w las rzekomo pomodlić się i wykopali kawałek szczęki. Potem w polskich mediach walcowano temat.

## Misja specjalna



**Wypowiedź O. Marka Kiedrowicza, uczestnika Rajdu Katyńskiego**

„Misja Specjalna” z 05.10.2010

<http://www.tvp.pl/publicystyka/magazyny-reporterskie/misja-specjalna/wideo/05102010-2250/2728345>

Rajd Katyński 2 września zatrzymał się w Smoleńsku, w miejscu katastrofy samolotu prezydenckiego. Potem uczestnicy rajdu na chwilę rozeszli się po tym polu gdzie dokonała się ta katastrofa. Po krótkim pobycie przychodzili ze znalezionymi szczątkami, szczątkami samolotu, ale jeden z rajdowców przyszedł i przyniósł ludzkie szczątki.

Na początku nie chcieliśmy w to wierzyć, ale stwierdził że nie ma wątpliwości co do tego że są to ludzkie szczątki. Proszę zwrócić uwagę, to jest fragment żuchwy z kilkoma zębami, pięcioma bodajże, i fragment kości żebra.

## SPECNAZ NA MIEJSCU KATASTROFY



Funkcjonariusze oddziałów Specnazu MWD Rosji: „**Witiaz**” (po lewej) i „**Merkurij**” (po prawej) na miejscu katastrofy Tu-154M w Smoleńsku. Oryginalne zdjęcie znajdujące się pod adresem

[http://www.google.pl/imgres?imgurl=http://www.specialunits.eu/images/Rusland/Osnaz%2520Vityaz%2520operator%2520\(14apr10\).jpg&imgrefurl=http://www.specialunits.eu/Russia-Others-Photo.html&usg=\\_\\_ET2XzjQgTjqcIMbFjnppIz2L6n0=&h=406&w=610&sz=93&hl=pl&start=49&zoom=1&um=1&itbs=1&tbnid=05fnnOsTI4H9mM:&tbnh=91&tbnw=136&prev=/images%3Fq%3Dspetznaiz%2Bvityaz%26start%3D40%26um%3D1%26hl%3Dpl%26client%3Dopera%26sa%3DN%26rls%3Dpl%26channel%3Dsuggest%26ndsp%3D20%26tbs%3Disch:1](http://www.google.pl/imgres?imgurl=http://www.specialunits.eu/images/Rusland/Osnaz%2520Vityaz%2520operator%2520(14apr10).jpg&imgrefurl=http://www.specialunits.eu/Russia-Others-Photo.html&usg=__ET2XzjQgTjqcIMbFjnppIz2L6n0=&h=406&w=610&sz=93&hl=pl&start=49&zoom=1&um=1&itbs=1&tbnid=05fnnOsTI4H9mM:&tbnh=91&tbnw=136&prev=/images%3Fq%3Dspetznaiz%2Bvityaz%26start%3D40%26um%3D1%26hl%3Dpl%26client%3Dopera%26sa%3DN%26rls%3Dpl%26channel%3Dsuggest%26ndsp%3D20%26tbs%3Disch:1)

opisano jako pochodzące z dnia 14.04.2010 (tj. drugiego dnia ćwiczeń Wojsk Wewnętrznych MWD- opis poniżej).

MWD podlega ministrowi spraw wewnętrznych Raszidowi **Nurgalijewowi**. Został on powołany na stanowisko 9 marca 2004 roku, w czasie prezydentury Władimira Putina. Był wysokim funkcjonariuszem FSB. (<http://eng.mvdrf.ru/minister/>)

Oddziały „**Merkurij**” i „**Witiaz**” stanowią część Wojsk Wewnętrznych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MWD) Rosji. Zgodnie z przepisami federalnymi N27-F3 z 1997 roku do zadań Wojsk Wewnętrznych należą: eliminacja nielegalnych grup zbrojnych i podziemia kryminalnego, zabezpieczenie porządku publicznego, neutralizacja zagrożeń terrorystycznych, uwalnianie zakładników i ochrona ważnych osób. (1)

Na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MWD) Rosji w kronice wydarzeń z kwietnia 2010 roku (<http://vymvd.ru/news/2010/04/>) nie wspomniano o udziale oddziałów Specnazu (2) w akcji zabezpieczania terenu po katastrofie w Smoleńsku.

W dniach 13-17 kwietnia 2010 odbyły się ćwiczenia oddziałów regionalnych Centralnego Dowództwa Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (MWD) Rosji. Miały one miejsce w 11 regionach centralnej Rosji, w tym smoleńskim, moskiewskim, kurskim, woroneskim, tuskim i innych.

W każdym z tych obszarów były odtwarzane scenariusze walki z terrorystami, a także ochrona infrastruktury dużych miast i osiedli, w tym komunikacji: linii kolejowych, mostów i wiaduktów (3). Nie jest zatem wykluczona obecność „**Witiazia**” na miejscu katastrofy w dniu 13.04 i później m.in. w związku z ćwiczeniami w zabezpieczaniu terenu.

W ramach reorganizacji Wojsk Wewnętrznych zadania oddziałów Specnazu MWD rozszerzono także na tłumienie zamieszek (4).

Wojska wewnętrzne posiadają także własne lotnictwo (śmigłowce Mi-8, Mi-24, Mi-26, samoloty transportowe An-26, An-72, An-12, Tu-134, Tu-154, Il-76) (5)

„**Witiaz**” - pierwszy oddział specnazu w Wojskach Wewnętrznych MWD, sformowany w końcu lat 70-tych XX w. Miejsce stacjonowania: Bałaszycha k. Moskwy. Walczył m.in. w Azerbejdżanie, Kazachstanie, bronił wieży telewizyjnej Ostankino w 1993 r., uczestniczył w odbijaniu zakładników w teatrze na Dubrowce (2003 r.) . Brał udział w obu wojnach czeczeńskich. Od grudnia 2008 roku stanowi część 604. Centrum Specjalnego Przeznaczenia WW MWD

(6)

25 OSN specnazu MWD Rosji „**Merkurij**” stacjonuje w Smoleńsku. Powrócił do miasta w końcu października 2009 roku, po zakończeniu misji w Czeczenii. Został sformowany w sierpniu 2002 roku, od 2003 roku brał udział w walkach na Północnym Kaukazie (Czeczenia 2003-2009). (7)

Drugą formacją zabezpieczającą miejsce katastrofy Tu-154M był również podległy MWD Rosji OMON.

Na miejscu pracowali również funkcjonariusze Ministerstwa Sytuacji Nadzwyczajnych (MCzS) kierowanego przez Siergieja **Szojgu** (od 1988 w KPZR, gen.armii, w latach 2000-2004 wicepremier w rządzie Michaiła Kasjanowa, od 2001 roku członek władz proputinowskiej partii Jedna Rosja).

O obecności oddziałów Specnazu na miejscu katastrofy wspominał ok godz.10:20 czasu polskiego (12:20 czasu lokalnego) w korespondencji ze Smoleńska dla TVP INFO Piotr Kraśko (8). Prawdopodobnie może chodzić o funkcjonariuszy oddziału „Merkurij”.

Pełną kontrolę nad miejscem zdarzenia po katastrofie miały służby związane bezpośrednio z FSB i premierem Putinem. Z dostępnej dokumentacji zdjęciowej wynika że m.in. funkcjonariusze 25 OSN „Merkurij” brali udział w „zabezpieczeniu” miejsca katastrofy (9)

(1) <http://www.agentura.ru/english/spetsnaz/Internaltroops/>

(2) Nie mylić Specnazu MWD Rosji z wojskowym Specnazem GRU.

(3)

<http://vnmvd.ru/news/2010/04/?curPos=20>

(4)

<http://www.agentura.ru/english/projects/control/internaltroops/>

(5)

<http://www.arms-expo.ru/site.xp/049057054049124054056053057.html>.

Por. rozdział „Inne loty zarejestrowane 10.04”, część „BORT” w nawiązaniu do możliwości samolotu Il-76 „Candid”.

(6) „Witiaz” w Czeczenii, Marcin Gawęda, Komandos 4/2010,

<http://www.agentura.ru/english/spetsnaz/Internaltroops/>

(7)

<http://www.smolgazeta.ru/public/1451-kogda-specnaz-prizvanie-novoe-ob-izvestnom.html>

(8)

[http://www.youtube.com/watch?v=rZkKvj3UqBg&feature=player\\_embedded#!](http://www.youtube.com/watch?v=rZkKvj3UqBg&feature=player_embedded#!)

(9) O jakości tego „zabezpieczenia”- por. rozdziały „Zabezpieczenie śladów, śledztwo”, „Wrak” oraz „Fragmety ciała na miejscu katastrofy”.

## TELEFONY 10.04.2010, USUNIĘTE POŁĄCZENIA

**Co podsłuchy USA słyszały w Smoleńsku**, gazetaprawna.pl, 09.07.2010

[http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/434941,co\\_podsluchy\\_usa\\_slyszaly\\_w\\_smolensku.html](http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/434941,co_podsluchy_usa_slyszaly_w_smolensku.html)

Agencja Bezpieczeństwa Narodowego USA nie udostępni nagrania rozmowy Lecha i Jarosława Kaczyńskich przeprowadzonej przez telefon satelitarny, o które wystąpiła polska prokuratura.

Poprzez globalny system monitoringu Echelon Agencja Bezpieczeństwa Narodowego USA (NSA) śledzi rozmowy przywódców państw, czy to zaprzyjaźnionych, czy wrogich. Aparat telefonu satelitarnego znajdujący się w samolocie Tu-154M był zarejestrowany w NSA jako aparat prezydencki i dlatego połączenia z nim były rutynowo nagrywane.

Echelon podsłuchuje rozmowy telefoniczne, e-maile, przepływ plików w internecie, a także fakсы. Końcówki sieci są rozmieszczone m.in. w Niemczech i Wielkiej Brytanii. Nieoficjalnie od przedstawicieli polskich służb specjalnych wiemy, że polska końcówka Echelonu znajduje się w podwarszawskim Konstancinie. NSA nie chciała komentować sprawy.

Rozmowa mogła być też monitorowana w ramach ochrony kontrwywiadowczej NATO

**Telefony komórkowe zakłócały lądowanie Tu-154 M? Nowa hipoteza o przyczynach katastrofy pod Smoleńskiem, SE, 12.05.2010**

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/telefony-komorkowe-zaklocaly-ladowanie-tu-154-m-no\\_139053.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/telefony-komorkowe-zaklocaly-ladowanie-tu-154-m-no_139053.html)

Śledczy nie wykluczają już żadnej wersji przyczyn tragicznego lotu prezydenckiego tupolewa. Prokurator generalny Andrzej Seremet ujawnił, że w tuż przed lądowaniem na pokładzie maszyny było włączonych 100 telefonów komórkowych.

**19 telefonów aktywnych w tupolewie, Polskieradio.pl, 14.10.2010**

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/268118,19-telefonow-aktywnych-w-tupolewie>

Co najmniej 19 aparatów telefonicznych było aktywnych w czasie katastrofy - powiedział prokurator wojskowy Ireneusz Szelaż. Będą one badane przez ekspertów z ABW.

**Macierewicz: Więcej niż 5-6 telefonów komórkowych było włączonych, Fronda.pl, 14.10.2010**

<http://lubczasopismo.salon24.pl/wiaromania/post/238783,macierewicz-wiecej-niz-5-6-telefonow-komorkowych-bylo-wlaczonych>

Według ustaleń duża część, więcej niż 5-6 telefonów komórkowych, było włączonych tuż przed katastrofą. Były to telefony także osób, które służyły z tego, że bardzo rygorystycznie przestrzegały zasad bezpieczeństwa w samolocie, jak np. ministra Wassermanna. Można zastanawiać się, dlaczego w zapewne ostatnich sekundach ci ludzie włączyli komórki. Cała procedura włączenia telefonu trwa ok. 15-20 sekund i jeśli założyć, że to włączenie było związane z poczuciem zagrożenia, o którym chcieli poinformować kogoś, na przykład kogoś z rodziny, to znaczy, że od momentu pojawienia się zagrożenia do momentu, w którym nie mogli już nic zrobić, musiało minąć co najmniej 15-20 sekund. To nam wyznacza okres, w ramach którego możemy się domyślać, co się wydarzyło. To są jednak domniemania – faktem jest na pewno, że komórki były włączone i że od chwili, która wywołała poczucie potrzeby ich włączenia, do momentu uruchomienia aparatu, musiało minąć 15-20 sekund.

**Zapis śmierci, Wprost 02.11.2010, , Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski**

W aktach śledztwa znajdują się poruszające zeznania wdowy po pośle PSL Leszku Deptule, Joanny Krasowskiej-Deptuły. Kobieta twierdzi, że mąż dzwonił do niej w chwili katastrofy, z czego zostało nagranie na jej poczcie głosowej. „Między godziną 9 a 9.30 na mój telefon przyszła poczta głosowa, na której było zarejestrowane nagranie głosu mojego męża, który krzychał: „Asia, Asia”. W tle słychać było trzaski, a właściwie to głos mojego męża był w tle. Słychać było też głosy ludzi, jakby głos tłumu (...). Nie rozpoznałam słów, był to krzyk ludzi. Nagranie trwało 2-3 sekundy. Trzaski były krótkie, ostre dźwięki. Tak jakby łamał się wafel lub plastik plus dźwięk przypominający hałas wiatru w słuchawce telefonu” – zeznała Krasowska-Deptuła, która odsłuchiwała to nagranie dopiero, gdy usłyszała o katastrofie w telewizji. Potem nagranie się skasowało. Dzień później kobieta poinformowała o wszystkim ABW, która miała odnaleźć nagranie.

Rozmawialiśmy z wdową po pośle Deptule. – Jestem na sto procent pewna, że to był głos męża i że nagranie pochodziło z chwili katastrofy. Niestety, nie znam wyniku ekspertyzy ABW – mówi.

**Prokuratura: Poseł Deptuła nie dzwonił do żony z TU-154, TVN24, 03.11.2010**

<http://www.tvn24.pl/0,1680739,0,1,prokuratura-posel-deptula-nie-dzwonil-do-zony,wiadomosc.html>

Wojskowi oskarżyciele dementują. Leszek Deptuła, tragicznie zmarły poseł PSL nie dzwonił z pokładu Tu-154 do swojej żony. Na jej telefonie nagrał się ktoś zupełnie inny, godzinę po katastrofie. Połączenie wykonano z terenu Polski.

**Znikające SMS-y ze Smoleńska, Wprost, 04.12.2010, Autor: Michał Krzymowski**

<http://www.wprost.pl/ar/220982/Znikajace-SMS-y-ze-Smolenska/>

Europoseł Paweł Paweł twierdzi, że z jego telefonu zniknęły SMS-y, które wysyłał 10 kwietnia w Smoleńsku.

Podobne zjawisko w swoim telefonie zaobserwował funkcjonariusz BOR Gerard K., kierownik polskiego ambasadora w Moskwie Jerzego Bahra. – Potem okazało się, że wszystkie nasze połączenia z tego czasu, z tego miejsca zniknęły z telefonów, zostały wymazane. Nie wiem dlaczego, ani przez kogo – powiedział w wywiadzie dla tygodnika „Newsweek”.

Zniknięcie części połączeń ze swojego bilingu zauważył też były urzędnik Kancelarii Prezydenta Marcin Wierchowski, który był na lotnisku Siewiernyj w momencie katastrofy. – Według wykazu między godziną 8:50 a 11 mój telefon wykonał tylko cztery połączenia: o 8.53, 9.04, 9.56, 10.46. To o tyle dziwne, że w tym czasie rozmawiałem

z wieloma osobami i korzystałem z roamingu. Miałem zarówno połączenia przychodzące, jak i wychodzące – mówi „Wprost”.

– Nie zauważyłem, żeby coś zniknęło z mojej komórki – mówi „Wprost” były wiceszef Kancelarii Prezydenta Jacek Sasin. Kompletne są także billingi i archiwa telefoniczne dwóch ministrów, którzy 10 kwietnia byli z Donaldem Tuskiem na Siewiernym.

*W kontekście informacji o wymazanych połączeniach telefonicznych z dnia 10.04. a także ze świadomością iż sieć telefonii komórkowej w Rosji podlega FSB, twierdzenie Prokuratury, że poseł Deptuła nie dzwonił do żony, musi być traktowane z wyjątkową ostrożnością.*

*Przedmiotowa informacja z dnia 04.12 została opublikowana po dezinformującym artykule „Zapis śmierci” z 02.11.2010 Michała Krzymowskiego i Marcina Dzierżanowskiego. Zdaniem Autora po negatywnym odbiorze krytykowanego „Zapisu śmierci” (zarzuty o stronniczy dobór zeznań pod kątem założonej tezy), tym tekstem gazeta próbowała udowodnić swoją bezstronność w sprawie Katastrofy Smoleńskiej.*

*Celem „Zapisu śmierci” - oprócz niewątpliwej chęci odniesienia korzyści finansowych w związku z „pilotującą” cały artykuł i szeroko rozreklamowaną i cytowaną przez inne media, wcześniejszą informacją o telefonie posła Deptuły do żony, a także niektórych prawdziwych informacji mających potwierdzenie w innych źródłach - było także podtrzymanie wygodnych dla strony rosyjskiej narracji o rzekomym spóźnieniu się na samolot Prezydenta (por. przeczące temu informacje szefa BOR gen. Mariana Janickiego), o generalnie negatywnym wpływie Prezydenta na załogi 36SPLT, możliwej prawdziwości tezy że gen. Błasik pilotował Tupolewa przed katastrofą i ewentualnej możliwości nacisków generała na załogę. Wspomniano także o rzekomym konflikcie pomiędzy generałem a załogą „101”.*

*Dodatковым skutkiem opublikowania „Zapisu śmierci” stało się cofnięcie przez prokuraturę rodzinom ofiar katastrofy zgody na kopiowanie akt śledztwa, a więc znaczące utrudnienie w zapoznawaniu się z materiałem dowodowym, co jest sprzeczne z interesem poszkodowanych, ale w interesie mataczącej strony rosyjskiej.. Nie można wykluczyć że był to również jeden z potencjalnych celów publikacji „Wprost” (1).*

*Kolejnym etapem medialnej akcji dezinformacyjnej o zasięgu zbliżonym do „Zapisu śmierci” była książka „Ostatni lot” i poprzedzający ją artykuł w „Newsweeku” Jana Osieckiego, Tomasza Białoszewskiego i Roberta Latkowskiego „Pilot do końca wciskał gaz” z dnia 06.12.2010, w zbeletryzowanej formie prezentująca główne wątki które znajdują się w ostatecznym Raporcie MAK, dodatkowo określona mianem efektu „dziennikarskiego śledztwa”, w sensie propagandowym „przygotowująca grunt” pod tezy Raportu.*

*(1) Zapewniam pana Buzka, że nie o terapię nam chodzi, Nasz Dziennik, 10.12.2010, Z senator Alicją Zajac, żoną senatora Stanisława Zajaca, który zginął w katastrofie polskiego samolotu pod Smoleńskiem, rozmawia Mariusz Kamieniecki*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101210&typ=po&id=po13.txt>

Wyciek akt spowodował, że rodziny i ich pełnomocnicy mają utrudniony dostęp do akt.

- Według mnie, ten przeciek był kontrolowany. Mój pełnomocnik mecenas Zbigniew Cichoń, senator PiS, był w tej sprawie przesłuchiwany. Pytano go m.in., czy ujawniał swoim klientom treść akt. Myślę, że podobnej procedurze mogli być poddani także pełnomocnicy innych rodzin, którzy mieli dostęp do akt śledztwa(...) Moim zdaniem, przeciek miał ułatwić pracę prokuratorom, natomiast utrudnić dostęp do akt rodzinom i ich pełnomocnikom.

## **SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

### **89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 64

*Prok. Krzysztof Parulski:* Uzyskiwane są wykazy połączeń z numerów telefonów ofiar katastrofy, co do których ustalono, iż logowały się w dniu 10 kwietnia ubiegłego roku do sieci telefonii komórkowej na terytorium Federacji Rosyjskiej. W oparciu o dotychczas zgromadzone w tym zakresie materiały nie stwierdzono, aby w trakcie lotu i po katastrofie z numerów tych wykonywano jakiegokolwiek połączenia telefoniczne.

## **10.04.2010 W POLSCE**

### **Крушение Ту-154 под Смоленском: хроника трагедии, 11.04.2010**

<http://www.izvestia.ru/incident/article3140694/>

Узнав о катастрофе под Смоленском самолета Ту-154 с президентом Польши на борту, премьер-министр Польши Дональд Туск не смог сдержаться слез. Об этом сообщил глава МИД Польши Радослав Сикорский.

"Моей страшной, грустной обязанностью было проинформировать о происшедшем премьера, маршала

Сейма и Ярослава Качиньского. Премьер заплакал, когда узнал", - сказал Радослав Сикорский, передает ИТАР-ТАСС.

**Katastrofa Tu-154 pod Smoleńskiem: kronika tragedii, 11.04.2010**

<http://www.izvestia.ru/incident/article3140694/>

Dowiedziawszy się o katastrofie pod Smoleńskiem samolotu Tu-154 z prezydentem Polski na pokładzie, premier Polski Donald Tusk nie mógł powstrzymać łez. Zakomunikował o tym Minister SZ Polski Radosław Sikorski.

„Moim strasznym, smutnym obowiązkiem było poinformowanie o zdarzeniu premiera, marszałka Sejmu i Jarosława Kaczyńskiego. Premier zapłakał, kiedy się dowiedział” - powiedział IТАR-TASS Radosław Sikorski.

**Wypowiedź Andrzeja Melaka o spotkaniu z premierem Donaldem Tuskiem 10.11.2010**

<http://www.radiomaryja.pl/dzwieki/2010/11/2010.11.12.akt01.mp3>

pyt.: W jaki sposób premier otrzymał informację o katastrofie, w której śmierć poniósł pan prezydent wraz z całą delegacją?

A.M.: Powiedział że otrzymał telefonicznie informację od służb, polskich tajnych służb. Oficerowie dyżurni chyba z kontrwywiadu wojskowego itd.

**Marszałek Sejmu jedzie do Warszawy. Będzie pełnił obowiązki prezydenta, 10.04.2010**

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7752599,Marszalek\\_Sejmu\\_jedzie\\_do\\_Warszawy\\_\\_Bedzie\\_pelnil.htm](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7752599,Marszalek_Sejmu_jedzie_do_Warszawy__Bedzie_pelnil.htm)

10.25 – Marszałek Sejmu Bronisław Komorowski wraca z Trójmiasta do Warszawy – poinformowała kancelaria marszałka.

**Le Monde, 14.04.2010**

[http://www.lemonde.fr/cgi-bin/ACHATS/acheter.cgi?](http://www.lemonde.fr/cgi-bin/ACHATS/acheter.cgi?offre=ARCHIVES&type_item=ART_ARCH_30J&objet_id=1120703)

[offre=ARCHIVES&type\\_item=ART\\_ARCH\\_30J&objet\\_id=1120703](http://www.lemonde.fr/cgi-bin/ACHATS/acheter.cgi?offre=ARCHIVES&type_item=ART_ARCH_30J&objet_id=1120703)

Samedi 10 avril, Bronislaw Komorowski se trouvait en vacances dans sa maison de campagne de la région de Mazury quand le ministre des affaires étrangères, Radek Sikorski, l'a prévenu.

W niedzielę 10.04, Bronisław Komorowski przerwał urlop w swoim domu rekreacyjnym na Mazurach po otrzymaniu informacji od Minstra SZ Radka Sikorskiego.

**Czy Marszałek daje radę?, Jacek Żakowski, 20.04.2010**

<http://www.polityka.pl/kraj/opinie/1505258,1,bronislaw-komorowski-jako-glowa-panstwa.read>

Kiedy prezydencki samolot rozbił się pod Smoleńskiem, marszałek był w swoim letnim domu w Budach Ruskich na Pojezierzu Suwalskim. Dobre cztery godziny jazdy od Warszawy.

**Żaloba po katastrofie. Imprezy odwołane, 10.04.2010, 11:25 / PAP, tvnwarszawa.pl**

[http://www.tvnwarszawa.pl/28415,1651588,0,1,zaloba\\_po\\_katastrofie\\_impresy\\_odwolane\\_wiadomosc.html](http://www.tvnwarszawa.pl/28415,1651588,0,1,zaloba_po_katastrofie_impresy_odwolane_wiadomosc.html)

Po katastrofie prezydenckiego samolotu marszałek Sejmu Bronisław Komorowski ogłosił tygodniową żalobę narodową. Rząd na specjalnym posiedzeniu Rady Ministrów zarządził w niedzielę o 12.00 dwie minuty ciszy. Imprezy rozrywkowe i sportowe w Warszawie i całym kraju zostają odwołane.

**Kalendarium tragedii i żaloby**

<http://www.gazeta.razem.pl/index.php?id=2&t=1&page=13803>

12:30 Nadzwyczajne posiedzenie Rady Ministrów, związane z katastrofą prezydenckiego samolotu w Smoleńsku, zostało zwołane w sobotę na godz. 13.

**13:10** Rozpoczęło się nadzwyczajne posiedzenie rządu z udziałem premiera Donalda Tuska.

**Komorowski apeluje: Bądźmy razem!, 10.04.2010**

<http://www.fakt.pl/Komorowski-apeluje-Badzmy-razem-,artykuly,68970,1.html>

- W obliczu tej tragedii jesteśmy jednym narodem. Nie ma podziału na lewicę i prawicę - powiedział marszałek. Złożył też hołd wszystkim, którzy zginęli w katastrofie. - Swoje serdeczne myśli i modlitwy oraz wyrazy osobistego współczucia kieruję przede wszystkim do bliskich ofiar, w tym do rodziny pana prezydenta Lecha Kaczyńskiego, do jego matki, córki, brata - powiedział.

- W tych trudnych dniach bądźmy wszyscy razem - zaapelował do Polaków marszałek.



Wypowiedź **M. Wikińskiego**, *Wprost*24, 13.05.2010

<http://www.wprost.pl/ar/195098/Komorowski-jest-cyniczny-i-bezwzględny/>

Marek Wikiński, szef sztabu wyborczego Grzegorza Napieralskiego przekonuje, że jeśli w II turze nie znajdzie się Grzegorz Napieralski, wówczas nie odda głosu na żadnego z kandydatów. Dlaczego, w odróżnieniu od kilku polityków SLD, nie chce głosować na Komorowskiego? - Widziałem jego drugą twarz - na Konwencji Seniorów 10 kwietnia. Była to twarz człowieka cynicznego i bezwzględnego - przekonuje Wikiński.

Gdyby startował Donald Tusk poparłbym go bez wahania. Ale poznałem drugą twarz Komorowskiego i po tym co zobaczyłem i usłyszałem nie chcę żeby był prezydentem - przekonuje.

Wywiad z b. podsekretarzem stanu w Kancelarii Prezydenta, **Andrzejem Dudą**, o wydarzeniach z 10.04.2010

„Gazeta Polska”, 06.10.2010

-Czy kontaktowała się z Panem Kancelaria Sejmu?

-Tak. około 11 minister Lech Czapla, p.o. szefa Kancelarii Sejmu, poinformował mnie, że marszałek Komorowski przejmuje obowiązki głowy państwa i za chwilę wygłosi oświadczenie. Dla niego było oczywiste, że podstawą przejęcia jest śmierć prezydenta. Spytałem, skąd wie, że prezydent nie żyje, czy ktos widział jego ciało albo czy dostali w tej sprawie oficjalną informację drogą dyplomatyczną od władz rosyjskich.

Odpowiedział że nie, ale że przecież to, że śmierć pana prezydenta, jest oczywiste !

Sprzeciwiłem się i wyjaśniłem, że jeżeli w ogóle, to przejęcie obowiązków może nastąpić wyłącznie na podstawie przepisu konstytucji, który określa, co się dzieje, gdy prezydent czasowo nie może ich wykonywać. W tamtym momencie stan był taki, że nie wiedzieliśmy, co się stało z prezydentem Kaczyńskim. Uznałem więc, że właśnie ten przepis jest najbardziej adekwatny. Dodałem, że jeżeli zrobią to inaczej, to będzie to naruszenie konstytucji, bo nie ma żadnego dowodu, że prezydent zginął, a problem jest zbyt poważny, by opierać się na informacji z paska TVN... To była nieprzyjemna rozmowa.

Potem w tej samej sprawie zadzwonił do mnie jeszcze szef Biura Analiz sejmowych. Powtórzyłem to, co mówiłem poprzednio. Byłem już w pociągu jadącym do Warszawy, gdy przed godz.14 (1) zadzwonił minister Czapla i stwierdził, że mają oficjalny telegram od Dmitrija Miedwiediewa informujący o śmierci prezydenta Kaczyńskiego, i że marszałek Komorowski rozmawiał też telefonicznie z rosyjskim prezydentem.

- Czy tego dnia doszło do spotkania z p.o. prezydenta marszałkiem Komorowskim?

- Tak. 4 ministrów z kancelarii Lecha Kaczyńskiego zostało zaproszonych na spotkanie z marszałkiem Komorowskim o godz.16 w Sejmie. Marszałek powiedział, że prezydent nie żyje i dodał, że sytuacja jest szczególna i prosi nas o pozostanie na stanowiskach. Wszyscy rozumieliśmy, że odmowa byłaby nieodpowiedzialna.

Potem stwierdził, że skoro dotychczasowy szef kancelarii nie żyje, powołuje na jego miejsce Jacka Michałowskiego. Sprzeciwiliśmy się. Wyjaśniliśmy, że nie ma takiego powodu, bo minister Jacek Sasin, czyli zastępca szefa Kancelarii Prezydenta, żyje, wraca właśnie ze Smoleńska i zgodnie z przepisami przejmuje wszystkie zadania. Przecież w tamtym momencie nie było żadnego potwierdzenia, że minister Władysław Stasiak nie żyje.

Komorowski zignorował to i powtórzył, że powołuje Michałowskiego. Byłem zdumiony, kiedy potem przeczytałem w jednym z tygodników wywiad z marszałkiem Komorowskim, w którym stwierdził, że powołał Michałowskiego na p.o. szefa kancelarii, bo był przekonany, że minister Jacek Sasin zginął w katastrofie. Jako naoczny świadek tych wydarzeń mogę zapewnić, że marszałek wiedział doskonale, że minister Sasin żyje, a co więcej, nominację wręczał ministrowi Michałowskiemu już w jego obecności.

(1) Tj. godz.16 czasu moskiewskiego

**Ciało prezydenta zidentyfikowano po 8 godzinach**, RMF FM, Roman Osica i Marek Balawajder

<http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczynski-nie-zyje/news/cialo-prezydenta-zidentyfikowano-po-8-godzinach,1545248>

Oficer BOR-u zeznał, że około 17:30 (1) czasu polskiego jeden z funkcjonariuszy oraz polski konsul poinformowali go, że odnaleziono ciało prezydenta. Przesłuchiwany oficer powiedział prokuratorom, że był w tym czasie na miejscu i jako pierwszy zidentyfikował ciało.

(1) Tj. godz.19:30 czasu moskiewskiego

**Zapis śmierci**, *Wprost* 02.11.2010, , Autorzy: Michał Krzymowski i Marcin Dzierżanowski

Kto i kiedy znalazł ciało Lecha Kaczyńskiego?

Znaleźli je Rosjanie o 9.30 czasu polskiego. Wstępnej identyfikacji dokonali funkcjonariusz BOR Andrzej R. i konsul ambasady w Moskwie Stanisław Ł. „Rosjanom powiedzieliśmy, że jest to prawdopodobnie ciało prezydenta, ale nie potwierdziliśmy tego (...). Chcieliśmy mieć kontrolę, żeby nie zabrali go jako zidentyfikowane. Ciało było bez ubrania, na moją prośbę przykryto je prześcieradłem” – zeznał R.

## PODSTAWY PRAWNE DOCHODZENIA

*Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?, strona internetowa pos. Zbigniewa Kozaka, 18.05.2010*

<http://zbigniewkozak.pl/?p=1220>

E.Klich: Rozpocznę od pierwszej informacji, o której – jak większość pewnie z państwa – dowiedziałem się o katastrofie z mediów. Nawet dzwonił jeszcze syn. Mówi: tato czy wiesz, co się dzieje? Włączyłem TVN 24, widzę, co się dzieje, w związku z tym natychmiast zacząłem się pakować i jadę do Warszawy, bo wiedziałem, że już może być problem prawny. Dlaczego? Dlatego, że samolot jest samolotem – był – samolotem lotnictwa państwowego. Załoga była wojskowa. W związku z tym dotyczy to lotnictwa państwowego, którego nie obejmuje załącznik 13 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. (...)

W połowie drogi dostałem telefon od pana Aleksieja Morozowa, to jest obecnie przewodniczący Komisji Federacji Rosyjskiej, zastępca pani Anodiny – szefowej Międzynarodowej Awiacyjnej Komisji... Komitetu, to znaczy Międzynarodowego Komitetu Lotniczego. (...)

On zadzwonił i powiadomił mnie, że jest katastrofa w Smoleńsku i traktuje to jako telefoniczne powiadomienie, natomiast formalnie będzie później. I było od razu pytanie o procedury, według jakich będzie ten wypadek badany. On zaproponował załącznik 13 do konwencji, bo myślę, że i według jego wiedzy, i ówczesnej mojej wiedzy, to jest jedyny dokument, który podpisała i strona polska, i Federacja Rosyjska jako konwencję chicagowską tak zwaną z '44 roku.

Ja wtedy nie wypowiedziałem się jednoznacznie, ale też sądziłem, że to będzie jedyne rozwiązanie, to znaczy rozwiązanie, które ma jasne zasady prawne.

Po przyjeździe do ministerstwa – już pan minister Grabarczyk na mnie czekał – zgłosiłem się do gabinetu pana ministra i też ten pogląd wyraziłem, że tu chyba aneks 13 jest takim dokumentem, gdzie obydwie strony mają określone procedury, jest to już jasne, to są zasady międzynarodowe. (...)

I wchodzę do tego pomieszczenia, jest pan minister Parulski i od razu no, powiedziałbym dosyć ostro, powiedział mi, że ja w ogóle nie potrafię działać, ja utrudniam pracę prokuraturze, a w ogóle ja ustawiłem..., przyjąłem jako załącznik 13 do procedowania i działałem na szkodę Polski. To były bardzo mocne słowa i ja sobie je zapisałem zaraz wieczorem. Więc w tej sytuacji nie wiem, o co chodzi. Ja mówię, ja muszę procedować według załącznika 13 i wymaga tego ode mnie pan Morozow. On mówi: nie przyjmuję tego do wiadomości. (...)

Niestety, ja nie wiem, kto podjął decyzję po stronie rządowej (1), bo przecież ja nie byłem, nie brałem udziału w żadnych obradach rządu.

(1) Premier Donald **Tusk** w rozmowie z Moniką Olejnik („Kropka nad i” TVN24) w dniu 03.01.2011 stwierdził, że nie wie, kto zaproponował mu jako szefowi rządu prowadzenie postępowania wg konwencji chicagowskiej.

[http://www.wpolytyce.pl/view/5739/Tusk\\_Nie\\_wiem\\_kto\\_podpisał\\_polskie\\_uwagi\\_do\\_raportu\\_MAK\\_Nie\\_wiem\\_kto\\_zaproponował\\_Konwencje\\_Chicagowska\\_.html](http://www.wpolytyce.pl/view/5739/Tusk_Nie_wiem_kto_podpisał_polskie_uwagi_do_raportu_MAK_Nie_wiem_kto_zaproponował_Konwencje_Chicagowska_.html)

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-6>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Często pojawiają się pytania, dlaczego do mnie dzwonił Morozow. Po prostu ja jestem jednym z prawie 200 przewodniczących komisji na świecie, którzy mamy o sobie... kontakty do siebie. Ja mam i w domu, i tutaj teczkę, gdzie, jeśli założymy w Ekwadorze nasz samolot się rozbije czy ekwadorski w Polsce, to ja powiadamiam przewodniczącą komisji Ekwadoru o tym i ustalamy współpracę.

**KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z dnia 26 czerwca 1959 r.)**

[http://www.ulc.gov.pl/download/prawo/prawo\\_miedzynarodowe/konwencje/konwencja\\_1010.pdf](http://www.ulc.gov.pl/download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/konwencja_1010.pdf)

### Artykuł 3

#### Cywilne i państwowe statki powietrzne

- Niniejsza Konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych.
- Statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe.

**Zapomniana umowa z Rosją?**, Rzeczpospolita, 06.05.2010, Autorzy eż, Marek Domagalski, Tomasz Pietryga

[http://www.rp.pl/artukul/472006\\_Zapomniana\\_umowa\\_z\\_Rosja\\_.html](http://www.rp.pl/artukul/472006_Zapomniana_umowa_z_Rosja_.html)

"Rz" dotarła do podpisanego 7 lipca 1993 r. polsko-rosyjskiego porozumienia w sprawie ruchu samolotów wojskowych i wspólnego wyjaśniania katastrof. Dokument przewiduje współpracę obu krajów w takich przypadkach. Rząd milczy o umowie. Tymczasem niemal miesiąc po katastrofie rządowego samolotu wciąż nie wiemy, na jakiej podstawie prawnej prowadzone jest dochodzenie ani dlaczego polskie władze nie wystąpiły do Rosjan o wspólne śledztwo.

Jak zapewnił w czwartek "Rz" Janusz Sejmej, rzecznik prasowy Ministerstwa Obrony Narodowej, porozumienie z 1993 r. nie zostało nigdy wypowiedziane. Najważniejszy jest jego art. 11: "wyjaśnienie incydentów lotniczych, awarii i katastrof spowodowanych przez polskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej FR lub rosyjskie wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej RP prowadzone będzie wspólnie przez właściwe organy polskie i rosyjskie".

**Tusk o kłótni Klicha z Millerem: Nie muszą się lubić**, *dziennik.pl*, 22.10.2010

[http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/306384,tusk-o-klotni-klicha-z-millerem-nie-musza-sie-lubic.html?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+\(RSS+-+Dziennik\)](http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/306384,tusk-o-klotni-klicha-z-millerem-nie-musza-sie-lubic.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+(RSS+-+Dziennik))

Premier tłumaczył też dlaczego polska strona zgodziła się na wyjaśnianie przyczyn katastrofy na podstawie konwencji chicagowskiej. "Nie tylko dlatego, że nie ma innego ustawodawstwa, które umożliwiałoby prace. Ale też, dlatego że akredytowany przedstawiciel państwa polskiego ma wgląd w całą procedurę i będzie później oceniał i ewentualnie kwestionował niektóre zachowania czy sposoby działania strony rosyjskiej" - powiedział Tusk.

**Macierewicz chce ścigania Tuska za konwencję chicagowską**, *Newsweek*, 21.10.2010

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/macierewicz-chce-scigania-tuska-za-konwencje-chicagowska,66686,1>

Prokuratura powinna wszcząć śledztwo przeciw czołowym osobom w państwie w sprawie przyjęcia konwencji chicagowskiej jako porozumienia, na podstawie którego oparte zostało wyjaśnianie katastrofy smoleńskiej - uznał Antoni Macierewicz.

**Fragmety pism Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010 do premiera Tuska**, 03.12.2010

[http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=132%3Arozporzadzenie-parlamentu-europejskiego-i-rady-ue-nr-9962010&catid=46%3Adokumenty&Itemid=72&lang=pl](http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=132%3Arozporzadzenie-parlamentu-europejskiego-i-rady-ue-nr-9962010&catid=46%3Adokumenty&Itemid=72&lang=pl)

Nowo uchwalona przez Parlament Europejski regulacja dotycząca sposobu badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im, pozwala Polsce na przekazanie postępowania wyjaśniającego przyczyny wypadku TU-154M w dniu 10 kwietnia 2010r. dowolnie wskazanemu organowi ds. badania zdarzeń lotniczych.

Akt ten nakłada również na MAK obowiązek traktowania Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, jako strony postępowania w myśl Załącznika 13 do konwencji chicagowskiej, w tym przekazania jej projektu Raportu Końcowego oraz do przekazania jej do prowadzenia niewyjaśnionych wątków postępowania. Polska została zobligowana do włączenia przedstawiciela tej Agencji do prac Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

**W dniu 2 grudnia 2010 r. weszło w życie podpisane przez Przewodniczącego Parlamentu Europejskiego Jerzego Buzka Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dziennik Urzędowy L 295, 12/11/2010 P. 0035 – 0050). Rozporządzenie jest bezpośrednio stosowane, to znaczy, że tworzy prawo do natychmiastowego stosowania we wszystkich Państwach Członkowskich na równi z prawem krajowym, i to bez konieczności podejmowania jakichkolwiek działań ze strony władz krajowych.**

Postanowienia powołanego rozporządzenia mają zastosowanie do wypadku polskiego TU-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem. Zgodnie z treścią przedmiotowego rozporządzenia, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa rejestracji statku powietrznego, który uległ wypadkowi i posiada w tym przedmiocie wszelkie kompetencje wynikające z konwencji chicagowskiej i jej załączników.

**Z tego tytułu EASA winna być, zgodnie z załącznikiem 13 do konwencji chicagowskiej, niezwłocznie zaproszona do uczestniczenia w badaniu zdarzeń lotniczych, zarówno przez stronę rosyjską (MAK), jak i polską (Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego).**

(...) Przesyłam Panu stanowisko Zespołu Parlamentarnego Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010r. w sprawie działań jakie należy natychmiast podjąć w związku z wejściem w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr. 996/2010 w związku z badaniem katastrof lotniczych (...).

Dlatego wzywam Pana do natychmiastowego zastosowania się do tych przepisów i wystąpienia w sposób prawem przepisany do EASA, MAK oraz NTSB oraz do podjęcia kroków prawnych i organizacyjnych wskazanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego. (...) Jest oczywiste, że nie zastosowanie wskazanych

przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady wzbudzi obawy co do rzeczywistych intencji Pańskiego Rządu w sprawie obiektywnego i transparentnego zbadania przebiegu i przyczyn katastrofy TU 154M (...)

Antoni Macierewicz

Przewodniczący

Zespołu Parlamentarnego

Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy

TU-154 M z 10 kwietnia 2010r.

**Macierewicz do premiera: Włączyć ekspertów UE w badanie katastrofy**, *Gazeta.pl*, 03.12.2010

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8765233,Macierewicz\\_do\\_premiera\\_\\_Wlaczyc\\_ekspertow\\_UE\\_w\\_badanie.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8765233,Macierewicz_do_premiera__Wlaczyc_ekspertow_UE_w_badanie.html)

Rzeczniczka Komisji Europejskiej ds. transportu Helen Kearns powiedziała, że rozporządzenie to nie ma zastosowania do katastrofy TU-154 M, ponieważ odnosi się jedynie do lotów cywilnych, a nie wojskowych.

"Jestem w stu procentach pewna, że polski wypadek jest poza rozporządzeniem" - powiedziała Kearns. W rozumieniu KE **był to lot wojskowy, bo "samolot był prowadzony przez wojskowe siły powietrzne"**.

Rzeczniczka dodała, że rozporządzenie określa zasady badania przyczyn wypadków lotniczych na terenie krajów UE. "Miejsce zdarzenia jest kluczowe dla tego, jak prowadzone jest śledztwo" - powiedziała. Pytana o udział ekspertów EASA w śledztwach odparła, że państwo trzecie może zaprosić agencję do udziału w badaniu przyczyn wypadku - ale jako doradcę.

**Poreba dla wPolityce.pl po wysłuchaniu w Brukseli: czego na temat śledztwa Smoleńskiego nie dowiemy się w Polsce...**, *wpolityce.pl*, 07.12.2010, Autor: Tomasz Poreba

[http://www.wpolityce.pl/view/4691/Poreba\\_dla\\_wPolityce\\_pl\\_po\\_wysluchaniu\\_w\\_Brukseli\\_czego\\_na\\_temat\\_sledztwa\\_Smoleńskiego\\_nie\\_dowiemy\\_sie\\_w\\_Polsce\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/4691/Poreba_dla_wPolityce_pl_po_wysluchaniu_w_Brukseli_czego_na_temat_sledztwa_Smoleńskiego_nie_dowiemy_sie_w_Polsce_.html)

Minister **Antoni Macierewicz**: Od 2 grudnia 2010 r. obowiązuje Rozporządzenie UE 996/2010. Według tego rozporządzenia wyjaśnianiem przyczyn katastrofy nie może zajmować się ta sama instytucja, która zajmuje się dopuszczaniem samolotów i lotnisk. A taką instytucją jest MAK, na czele którego stoi pani generał Anodina.

**Marta Kochanowska**: Można by pomyśleć, że dochodzenie o tej wadze zostanie oparte o prawidłowo dobraną podstawę prawną. Już od pierwszych dni, kiedy byliśmy na miejscu 12 kwietnia, zapewniano nas, że Polska będzie miała pełny dostęp do materiałów śledztwa. Zapewniał o tym sam premier Putin. Nasz rząd jednak nie skorzystał z tej oferty, a dziś nas przekonuje, że nigdy jej nie było. Mamy przez to ograniczony dostęp do dokumentów śledztwa. Ta konwencja jednak ma zastosowanie tylko do lotów cywilnych (art. 3) więc nie wiadomo, dlaczego w ogóle stanowi ona podstawę prawną tego śledztwa. Dochodzenie powinno się opierać o dwustronną umowę między Rosją a Polską z 1993 r.

Dlaczego rząd nie zażądał, aby szczątki zostały zbadane w Polsce, gdzie okazano by im należyty szacunek? Dlaczego nie przekazano czarnych skrzynek? Polska ma prawo domagać się tego wszystkiego, jednak tego nie robi. Jak możemy uważać, że dochodzenie to jest prowadzone w sposób bezstronny, skoro podmioty decydujące o podstawie prawnej znajdują się w konflikcie interesów. To rząd bowiem uczestniczył w przygotowaniu wizyty w związku z czym sam powinien być przedmiotem śledztwa.

**Vitautas Landsbergis(2)**: Instytucje europejskie powinny być włączone w wyjaśnianie przyczyn katastrofy. *Do Marty Kochanowskiej*:

Bardzo dokładnie naświetliła Pani prawne machlojki w tej sprawie – na Pani miejscu wystrzegabym się wypadku samochodowego.(3)

(2) *Vitautas Landsbergis, b.przewodniczący Rady Najwyższej Litewskiej SRR, w 1990 wybrany głową państwa. Bezpodstawnie oskarżony o współpracę z KGB. Obecnie eurodeputowany. Zob. Józef Darski, Agentura KGB na Litwie, <http://www.abcnet.com.pl/node/3873?page=8>*

(3) *pozornie przesadna wypowiedź eurodeputowanego Landsbergisa nabiera nowego znaczenia w świetle ujawnionej dzień po wysłuchaniu w Brukseli informacji:*

**Rusza pierwsze prywatne śledztwo w sprawie katastrofy Tu-154**, *Dziennik.pl*,

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/312644,rusza-pierwsze-prywatne-sledztwo-w-sprawie-katastrofy-tu-154.html>

Grupa zagranicznych ekspertów i prawników jest już gotowa do działania. Poprowadzą oni pierwsze prywatne śledztwo dotyczące katastrofy smoleńskiej. Zorganizowała je córka jednej

z ofiar.

Piętnastoosobową grupę zorganizowała córka Rzecznika Praw Obywatelskich, który zginął na pokładzie rozbitego w Smoleńsku tupolewa. Marta Kochanowska wyjaśnia w RMF FM, że chce w ten sposób umiędzynarodwić dochodzenie.

"Procedury, które są przyjęte, nie odzwierciedlają standardów zagranicznych. Chciałabym wiedzieć, jak to śledztwo powinno wyglądać" - mówi Kochanowska.

*Wysłuchanie publiczne w Brukseli (przy pełnej sali) odbyło się w obecności tylko 3 zagranicznych eurodeputowanych: gen. Geoffreya Van Orden i Charlesa Tannoeka (konserwatystów) z Wielkiej Brytanii oraz Landsbergisa. Wszyscy trzej apelowali o międzynarodowe śledztwo.*

*Na wysłuchanie, mimo otrzymania specjalnego zaproszenia, nie przybył przewodniczący Parlamentu Europejskiego Jerzy Buzek (4), nie przysłał też żadnego ze swych 14 zastępców. Wcześniej Buzek ocenił że wysłuchanie to „ukojenie dla rodzin ofiar”. Nie pojawił się też, mimo zaproszenia, nikt z Komisji Europejskiej. Byli natomiast obecni (oprócz eurodeputowanych PiS) europosłowie: Bogusław Sonik (PO) i Paweł Kowal (PjN).*

*Informacja o słowach Landsbergisa skierowanych do Marty Kochanowskiej nie pojawiła się w serwisie informacyjnym PAP ani cytujących tenże serwis mediach.*

*(4) Zgodnie z opracowanym przez posła KPN-Ojczyzna Tomasza Karwowskiego w 1999 roku Wnioskiem o wszczęcie postępowania lustracyjnego wobec Jerzego Buzka, sprawa KT-0-83/99, Jerzy Buzek został zwerbowany przez Wywiad Wojskowy PRL w 1971 roku, a następnie przekazany do dyspozycji SB (zarejestrowany jako TW „Karol”, współpraca min. do 1985 roku).*

*W 2008 roku wraz z innymi europosłami, B.Geremkiem i M.Siwcem, Jerzy Buzek nie złożył oświadczenia lustracyjnego. Nie przesłał także do PKW żadnych związanych z tym faktem wyjaśnień.*

<http://www.videofact.com/polska/buzek2.html>

<http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,4984954.html>

*Na konferencji prasowej w dniu 13.01.2011, po publikacji ostatecznego Raportu MAK, premier Donald Tusk zapytany przez dziennikarza „Newsweeka”, Andrzeja Stankiewicza, czy Rosja i Polska spisały porozumienie na mocy którego Polska zrezygnowała z przejęcia całości lub części śledztwa, stwierdził że takiej pisemnej umowy nie ma.*

*Tym samym przyznał, że Rosja jednostronnie zdecydowała o nieprzekazaniu Polsce śledztwa, i że strona rządowa miała świadomość takich konsekwencji wyboru konwencji chicagowskiej.*

*Tusk zmienił zdanie w wywiadzie dla Radia Zet w dniu 13.03.2011, mówiąc:*

*- Podjęliśmy decyzję, która była jedyną realistyczną (...) Nie widzę żadnego istotnego błędu, który bym naprawił, gdybym mógł wrócić czas i mógł na nowo podejmować decyzje dot. wyjaśniania katastrofy. Moje postępowanie wyglądałoby praktycznie tak samo*

<http://glos-wolajacego-na-pustyni.salon24.pl/268345,d-tusk-vs-a-stankiewicz-konferencja-nt-raportu-mak>

<http://www.youtube.com/watch?v=NkSGcFJbDhg>

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/325951,szef-rzadu-diagnostuje-kaczyńskiego-w-tle-katastrofa-tu-154.html#komentarze>

## MAK- SĘDZIA WE WŁASNEJ SPRAWIE

*Znamy wstępny raport z katastrofy, Życie, 20.05.2010*

<http://www.zycie.ca/2010/05/znamy-wstepny-raport-z-katastrofy/>

*Rosjanie deklarowali wczoraj, że lotnisko Siewiernyj nie było certyfikowane przez MAK (1), gdyż jest to lotnisko wojskowe. Polskie Dowództwo Sił Powietrznych potwierdziło natomiast, że MAK certyfikuje Samarę - zakład, w którym remontowany był prezydencki Tu-154M.*

*Pytanie o to stawiali dziennikarze na wczorajszej konferencji prasowej - jeżeli MAK udzieliła takiego certyfikatu, to czy nie powstaje konflikt interesów, gdy orzeka o braku awarii samolotu tuż przed katastrofą?*

*(1) CARYCA ROSYJSKIEJ AWIACJI, Gazeta Polska, 02.06.2010, Autor: Wiktor Potocki*

[http://niezalezna.pl/artykul/caryca\\_rosyjskiej\\_awiacji/34882/1](http://niezalezna.pl/artykul/caryca_rosyjskiej_awiacji/34882/1)

*W 1991 r. dzięki poparciu Jewgienija Maksimowicza Primakowa, wiceszefa KGB (później szefa rosyjskiego wywiadu), Tatiana Anodina została szefem Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK), którego współzałożycielem był Primakow.*

*Rosyjskie źródła podają, że w 1992 r. Anodina została żoną Jewgienija Maksimowicza*

*Primakowa, jednak trudno znaleźć jednoznaczne potwierdzenie tej informacji. Wiadomo natomiast, że to właśnie jemu Anodina zawdzięcza to, że od czasu rozpadu ZSRR nadal pozostaje jedną z najbardziej wpływowych kobiet w Rosji.*

**Wypracowane metody MAK**, *bibula*, 23.06.2010, Autor: Wiktor Potocki, Anna M. Sekretarska  
<http://www.bibula.com/?p=23276>

Po przyjęciu władzy przez Władimira Putina Lebid' niejednokrotnie ostro krytykował kremlowskie zaplecze. Dla Putina był także niebezpieczny z tego powodu, że od połowy lat 90. blisko związał się z oligarchą Borisem Berezowskim.

W kwietniu 2002 r. Lebid' leciał helikopterem na otwarcie wyciągu narciarskiego, jego helikopter z nieznanych przyczyn uderzył w przewody linii elektrycznej i spadł.

Wersja MAK o przyczynach katastrofy była podobna do dzisiejszych wersji o katastrofie smoleńskiej. Błąd pilota, presja Lebidia na załogę, kiepska orientacja w przestrzeni, obecność na pokładzie wysokich „szych”, które zmusiły załogę, by lecieć w warunkach mgły. Co ciekawe, pilot helikoptera przeżył i został oskarżony o błędy. Nie przyznał się. Skazano go jednak – przesiedział tylko cztery lata w więzieniu, chociaż w wypadku zginęło 8 osób, a wiele straciło zdrowie. Kiedy wyszedł na wolność w 2006 r., w jednym z wywiadów stwierdził, że awarię helikoptera wywołano celowo – to był zamach na życie gubernatora. Jako dowód przytoczył argumenty obrony – wideo, na którym było widać opalone resztki helikoptera. W raporcie MAK nic o tym nie wspomniano.

**MAK: Skorumpowani władcy nieba?** *Newsweek*, 19.07.2010, Autor: Igor Miecik  
<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/mak--skorumpowani-wladcy-nieba,62110,2>

Największe kontrowersje w Rosji budzi fakt, że orzekając o przyczynach katastrof lotniczych, MAK jest sędzią we własnej sprawie – to Komitet bowiem dopuszcza do użytku sprzęt, którego ewentualne awarie czy wady musi później stwierdzić.

Kontrowersje te pojawiły się po raz pierwszy w grudniu 1997 r., po katastrofie transportowca An-124 Ruslan, który spadł na mieszkalny kwartał Irkucka. Zginęły 72 osoby. W samolocie przestały pracować silniki. MAK, który wydał na nie certyfikat, mimo licznych głosów krytyki uparł się, że przyczyną katastrofy był błąd pilota.

Kilka lat później, w 2006 r. po katastrofie ormiańskiego A320 (samolot runął do morza podczas podejścia do lądowania, zginęło 113 osób) o spowodowanie wypadku MAK znów oskarżył załogę. Ormiańska prasa ujawniła jednak, że zataił zeznania świadków, którzy mówili o błędach obsługi lotniska i ekspertyzy wskazujące na fatalny stan techniczny portu lotniczego (który Komitet wcześniej sam certyfikował). Sprawa wywołała tak duże kontrowersje, że ormiańskie media zażądały, by Armenia wystąpiła z MAK.

W 2007 r. głośna była sprawa pilota linii Azor-Awia Aleksandra Kazancewa, którego MAK obarczył odpowiedzialnością za rozbicie wcześniej na lotnisku w Baku Ila-76. Kazancew wytoczył proces o zniesławienie liniom lotniczym, do których należał samolot. Tylko tak mógł się bronić i pośrednio oskarżyć objętych dyplomatycznym immunitetem specjalistów MAK. Pilot przedstawił dokumenty, z których wynikało, że silniki feralnej maszyny siedem lat przed katastrofą zostały przez właściciela skreślone ze stanu i zakwalifikowane jako złom. Tuż przed katastrofą zużyte silniki znów zamontowano do samolotu. MAK wydał na nie certyfikat, a przewoźnik, jakby spodziewając się katastrofy, ubezpieczył samolot na 10 milionów dolarów.

Kazancew w swych zeznaniach oskarżył MAK nie tylko o niechlujnie czy błędnie wydany certyfikat, ale zafałszowanie ekspertyzy dotyczącej katastrofy. Według pilota komitet orzekł bowiem jego winę, będąc w posiadaniu pełnej dokumentacji silników z całą ich historią, a fakt ten w orzeczeniu zataił, jakby dokumentów nigdy nie było.

Przeciw praktyce permanentnego zrzucania przez MAK winy za wypadki lotnicze na załogi samolotów kilkakrotnie protestowali rosyjscy piloci. Zarzucili Komitetowi, że będąc sędzią we własnej sprawie, wciąż tendencyjnie pomija wpływ usterek urządzeń lotniskowych i samolotów, które certyfikuje.

W 2003 r. w specjalnej uchwale MAK ostro skrytykowała rosyjska Duma: „MAK nie przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Jako organizacja międzynarodowa zwolniony jest z podatków, a jednocześnie czerpie ogromne zyski z certyfikacji lotnictwa. Jednoczesne przyznawanie certyfikatów i orzekanie o przyczynach katastrof doprowadziło do tego, że główną przyczyną wypadków lotniczych, którą orzeka MAK, stał się czynnik ludzki. Tym samym Komitet unika odpowiedzialności za katastrofy lotnicze, przenosząc ją na załogi samolotów. Działalność MAK na terytorium Federacji Rosyjskiej nie służy interesom kraju. Z powyższych powodów Komitet powinien zaprzestać swojej działalności i zostać zastąpiony przez organa państwowe”.

**MAK i sprawa polska**, *Newsweek Opinie*, S24, Autor: Igor Miecik  
<http://newsweek.salon24.pl/210275,mak-i-sprawa-polska>

Edmund Klich nie chce o MAK rozmawiać. Czy słyszał o skandalach wokół MAK? Milczy. Jeden z jego kolegów z Komisji Badania Wypadków Lotniczych mówi: – To, że MAK jest uwikłany w biznes i stronniczy w orzekaniu o przyczynach katastrof w Rosji, nas nie dotyczy.

**Zawsze orzekają winę pilotów**, *Nasz Dziennik*, 22.07.2010, Autor: Marta Ziarnik

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100722&typ=sw&id=sw21.txt>

W interesie strony rosyjskiej wyraźnie leży udowodnienie, że polski Tu-154M był sprawny technicznie. Zwalnia to bowiem producentów tupolewa oraz jedne z największych rosyjskich zakładów lotniczych Aviakor w Samarze od obowiązku wypłaty odszkodowań rodzinom ofiar katastrofy.

Remontujący polski samolot zakład w Samarze uzyskał aż trzy różne certyfikaty MAK (głównie na produkowane przez siebie samoloty), za których wydanie organizacja ta otrzymała za pośrednictwem spółki Avia Register po 3 miliony dolarów (zgodnie z taryfikatorem MAK). Wykluczenie awarii maszyny będzie więc priorytetem MAK.

*W dniu 04.12.2010 roku na lotnisku Domodedowo miała miejsce katastrofa lądującego przymusowo Tu-154M Dagestańskich Linii Lotniczych. Informację o niej zamieścił portal onet.pl (<http://wiadomosci.onet.pl/swiat/reakcja-pilotow-tu-154-niech-mowia-co-chca,1,4016970,wiadomosc.html>).*

*W tym samym dniu, w portalu internetowym GazetaPolska.pl, ukazał się oparty na w/w źródle tekst Tomasza Brońskiego „MAK zrzuca winę na pilotów” (<http://gazetapolska.pl/artykuly/kategoria/51/4091>).*

*Tytuł tego tekstu, łączący oceny rosyjskich mediów w sprawie przyczyn katastrofy z MAK, jest dezinformacją, której celem jest zapamiętanie przez czytelników natychmiastowego i niezgodnego z prawdą skojarzenia przyczyn katastrofy z winą pilotów dokonanego jakoby przez MAK. W chwili publikacji obu artykułów nie było jeszcze stanowiska MAK, także inne komunikaty MAK nie zawierały żadnych danych o możliwych przyczynach wypadku (<http://www.mak.ru/russian/russian.html>).*

**„Ostatni lot. Spojrzenie z Rosji”** Autor: Siergiej Amielin

Strona techniczna sprawy zostanie zbadana bardzo rzetelnie. Do tej pory nie było podstaw, by zarzucać MAK stronniczość.

**"Niech Rosja nie osłania kontrolerów ze Smoleńska"**, 28.12.2010, *Dziennik.pl*

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/315170,niech-rosja-nie-oslania-kontrolerow-ze-smolenska.html>

Podstawową gwarancją przyzwoitości tego śledztwa jest wzgląd Rosji na stosunki z Polską i międzynarodową opinią publiczną. Rozumiem takie populistyczne działania ze strony Międzynarodowej Komisji Lotniczej, w końcu MAK był sędzią we własnej sprawie- powiedział w radiu TOK FM prof. Tomasz **Nałęcz**, doradca prezydenta Bronisława Komorowskiego.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 39

**Edmund Klich:** MAK powstał po rozpadzie Związku Radzieckiego. Wspólnota Niepodległych Państw, poza państwami bałtyckimi, zgodziła się, że badanie katastrof lotniczych czy wypadków lotniczych na terytorium Wspólnoty Niepodległych Państw będzie prowadził MAK, Międzypaństwowy Komitet Lotniczy.

Co dziwne, w tym MAK jeszcze jest w tej chwili Gruzja, ona jeszcze nie wyszła formalnie z tej organizacji. A więc MAK to jest organizacja międzypaństwowa, ma bardzo duże uprawnienia, ma status jednostki dyplomatycznej, wszyscy tam mają paszporty dyplomatyczne, oni też chyba są całkowicie zwolnieni z płacenia podatku, więc też zarabiają.

## WSPÓŁPRACA Z ROSJĄ

**Rozmowa premiera Tuska z prezydentem Miedwiediewem i premierem Putinem, 10.04.2010**

[http://www.kprm.gov.pl/centrum\\_prasowe/wydarzenia/id:4471/](http://www.kprm.gov.pl/centrum_prasowe/wydarzenia/id:4471/)

Odbyła się rozmowa telefoniczna premiera Tuska z premierem Władimirem Putinem i prezydentem Dimitrijem Miedwiediewem.

Władimir Putin poinformował premiera Tuska, że dziś udaje się na miejsce katastrofy samolotu TU-154. Szefowie rządów Polski i Rosji spotkają się na miejscu tragedii. **Prezydent Miedwiediew zapewnił, że śledztwo w sprawie przyczyn katastrofy w Smoleńsku będzie prowadzone wspólnie przez prokuratorów polskich i rosyjskich.**

**Działania władz rosyjskich po katastrofie pod Smoleńskiem**, *Ośrodek Studiów Wschodnich*, Autorzy: P. Żochowski, W.Konończyk, 14.04.2010

<http://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/tydzien-na-wschodzie/2010-04-14/dzialania-wladz-rosyjskich-po-katastrofie-pod-smolenskiem>

Już godzinę po katastrofie prezydent Miedwiediew stworzył specjalną rządową komisję na **czele z premierem Putinem** ds. zbadania przyczyn tragedii.

Komitet Śledczy Prokuratury Generalnej (1) wszczął śledztwo w sprawie naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu w transporcie powietrznym. Działania rosyjskich prokuratorów należy uznać za standardowe i nie można ich traktować jako przedwczesnej próby wskazywania przyczyn tragedii. Wstrzemięźliwości i braku profesjonalizmu zabrakło jednak niektórym wysokim urzędnikom i wojskowym (m.in. wicepremier Siergiej Iwanow, dowódca Sił Powietrznych Aleksandr Zielin), którzy nie czekając na zakończenie śledztwa i prac komisji rządowej, wskazywali na błąd pilota jako najbardziej prawdopodobną przyczynę katastrofy. Ich reakcje można uznać za przejaw nadwrażliwości i obaw władz Rosji zaniepokojonych możliwością pojawienia się prób obciążenia obsługi lotniska w Smoleńsku współodpowiedzialnością za katastrofę.

(1) *Włamanie do siedziby rosyjskiej prokuratury federalnej*, *Wprost24*, 31.08.2010

<http://www.wprost.pl/ar/207646/Wlamanie-do-siedziby-rosyjskiej-prokuratury-federalnej/>

Nieznani sprawcy włamali się w nocy z poniedziałku na wtorek do wydziału prokuratury Federacji Rosyjskiej zajmującego się szczególnie ważnymi śledztwami. Według prokuratury zginął jedynie telewizor i kamera; milicja twierdzi, że zginęły znaczące akta śledztwa.

**Sejm nie zajmie się rezolucją PiS ws. przekazania Polsce śledztwa**, *onet.pl*, 06.05.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/regionalne/warszawa/sejm-nie-zajmie-sie-rezolucja-pis-ws-przekazania-p,1,3555175,wiadomosc.html>

Sejm odrzucił projekt rezolucji autorstwa PiS w sprawie wezwania premiera do wystąpienia do strony rosyjskiej o przekazanie postępowania w sprawie katastrofy samolotu prezydenckiego pod Smoleńskiem.

PiS przygotowało projekt rezolucji wzywającej premiera Donalda Tuska do wystąpienia do władz Rosji o przekazanie stronie polskiej prowadzenia postępowania w sprawie katastrofy prezydenckiego samolotu pod Smoleńskiem.

Klub PiS - jak powiedział rano z trybuny sejmowej poseł partii Jarosław Zieliński - przekazał projekt rezolucji marszałkowi Sejmu Bronisławowi Komorowskiemu.

- Niniejsza rezolucja jest ściśle związana z mnożącymi się wątpliwościami co do sposobu prowadzenia postępowania, które powinno wyjaśnić przyczyny katastrofy - napisano w projekcie rezolucji.

Powołując się na tę konwencję autorzy projektu rezolucji podkreślają, że okoliczności wypadku lotniczego może badać państwo właściwe dla miejsca zdarzenia lub - na podstawie umowy dwustronnej - może przekazać prowadzenie badania innemu państwu.

Z treści tego zapisu konwencji - zaznacza PiS - "wynika więc jasno, że rząd polski ma pełne prawo zwrócenia się o przekazanie postępowania polskim organom powołanym do wyjaśnienia okoliczności katastrofy".

## VI kadencja

### GŁOSOWANIE Nr 1 - POSIEDZENIE 66.

Dnia 06-05-2010 Godz. 20:07

#### 66. posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniach 5, 6 i 7 maja 2010 roku

Głosowanie nad uzupełnieniem porządku dziennego o punkt w brzmieniu: Pierwsze czytanie projektu rezolucji w sprawie wezwania prezesa Rady Ministrów do wystąpienia do władz Federacji Rosyjskiej o przekazanie stronie polskiej prowadzenia postępowania w sprawie katastrofy samolotu TU-154, mającej miejsce 10 kwietnia 2010 r. (druk nr 3032)

<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/glosowania?OpenAgent&6&66&1>



Głosowało - 428 Za - 158 Przeciw - 268 Wstrzymało się - 2 Nie głosowało - 28

Klub/Koło	Liczebność	Głosowało	Za	Przeciw	Wstrzymało się	Nie głosowało
<u>PO</u>	205	194	-	<u>194</u>	-	<u>11</u>
<u>PiS</u>	156	149	<u>149</u>	-	-	<u>7</u>
<u>Lewica</u>	41	39	-	<u>39</u>	-	<u>2</u>
<u>PSL</u>	30	27	-	<u>25</u>	<u>2</u>	<u>3</u>
<u>niez.</u>	9	7	<u>1</u>	<u>6</u>	-	<u>2</u>
<u>Polska Plus</u>	8	7	<u>7</u>	-	-	<u>1</u>
<u>SDPL</u>	4	2	<u>1</u>	<u>1</u>	-	<u>2</u>
<u>DKP SD</u>	3	3	-	<u>3</u>	-	-

*Posłowie głosujący przeciw:*

**PO:** Arkit Tadeusz , Arndt Paweł , Augustyn Urszula , Aziewicz Tadeusz , Biernacki Marek , Biernat Andrzej , Bojko Bogdan , Brejza Krzysztof , Brodniak Roman , Brzezinka Jacek , Bublewicz Beata , Budnik Jerzy , Bukiewicz Bożenna , Buła Andrzej , Butryn Renata , Cebula Marek , Chmielewski Stanisław , Chwierut Janusz , Cichoń Janusz , Cieślik Leszek , Cieśliński Piotr , Czechyra Czesław , Czerwiński Andrzej , Czucha Zdzisław , Czuma Andrzej , Dąbrowska Alicja , Drozd Ewa , Drzewiecki Mirosław Michał , Dunin Artur , Durka Zenon , Dzieciol Janusz , Dzikowski Waldy , Fabisiak Joanna , Fedorowicz Jerzy Feliks , Fiedler Arkady , Gadowski Krzysztof , Gałazewski Andrzej , Gąsior-Marek Magdalena , Gibała Łukasz , Gierada Artur , Głogowski Tomasz , Gowin Jarosław , Grabarczyk Cezary , Grad Aleksander , Grad Mariusz , Grupiński Rafał , Guzowska Iwona , Halicki Andrzej , Hanajczyk Agnieszka , Huskowski Stanisław , Jarmuziewicz Tadeusz , Jaros Michał , Jastrzębski Leszek , Kaczor Roman , Kania Andrzej , Karpiński Grzegorz , Karpiński Włodzimierz , Katulski Jarosław , Kaźmierczak Jan , Kidawa-Błońska Małgorzata , Klim Józef Piotr , Kochan Magdalena , Kochan Witold , Komorowski Bronisław , Konwiński Zbigniew , Kopacz Ewa , Kopaczewska Domicela , Kopec Tadeusz , Korzeniowski Leszek , Kosecki Roman , Kozaczyński Jacek , Kozdroń Jerzy , Kozłowska-Rajewicz Agnieszka , Kozlakiewicz Mirosław , Krupa Adam , Krupa Jacek , Krząkała Marek , Kula Włodzimierz , Kulas Jan , Kulesza Tomasz , Kuriata Jan , Kutz Kazimierz , Lamczyk Stanisław , Lenz Tomasz , Leszczyna Izabela , Lipiński Dariusz , Litwiński Arkadiusz , Marcinkiewicz Michał , Matusik-Lipiec Katarzyna , Mężydło Antoni , Mikulicz Janusz , Miodowicz Konstanty , Młyńczak Aldona , Mroczek Czesław , Mrzygłocka Izabela Katarzyna , Mucha Joanna , Musiał Jan , Naguszewski Tadeusz , Namysłak Witold , Neumann Sławomir , Niesiołowski Stefan , Nowak Sławomir , Nowak Tomasz Piotr , Nowakowski Andrzej , Nykiel Mirosława , Okła-Drewnowicz Marzena , Okragły Janina , Olechowska Alicja , Olejniczak Danuta , Olszewski Paweł , Ołowski Piotr , Orłowski Paweł , Orzechowski Andrzej , Orzechowski Maciej , Oświęcimski Konstanty , Pacelt Zbigniew , Pahl Witold , Piechota Sławomir , Pierzchała Elżbieta , Pietraszewska Danuta , Pięta Jarosław , Piotrowska Teresa , Pitera Julia , Plocke Kazimierz , Plura Marek , Pomaska Agnieszka , Preiss Sławomir , Raba Norbert , Raczkowski Damian , Radziszewska Elżbieta , Raniewicz Grzegorz , Raś Ireneusz , Ross Tadeusz , Roszak Grzegorz , Rozpondek Halina , Rutnicki Jakub , Rybicki Sławomir , Rynasiewicz Zbigniew , Ryszka Andrzej , Rząsa Marek , Rzymelka Jan , Saługa Wojciech , Schetyna Grzegorz , Sekuła Mirosław , Siedlaczek Henryk , Sitarz Witold , Skorupa Aleksander Marek , Skowrońska Krystyna , Sławiak Bożena , Smirnow Andrzej , Smolarz Tomasz , Staroń Lidia , Stolarczyk Jarosław , Stuligrosz Michał , Suski Paweł , Sycz Miron , Szczerba Michał , Szejnfeld Adam , Sztolcman Grzegorz , Szulc Jakub , Szumilas Krystyna , Szydłowska Bożena , Śledzińska-Katarasińska Iwona , Tomaka Jan Walenty , Tomański Piotr , Tomaszak-Zesiuk Irena , Tomczyk Cezary , Tomczykiewicz Tomasz , Tusk Łukasz , Tyszkiewicz Krzysztof , Tyszkiewicz Robert , Urban Cezary , Urbaniak Jarosław , Van der Coghen Piotr , Węgrzyn Robert , Wielichowska Monika , Wilk Wojciech , Witkowski Radosław , Wojnarowski Norbert , Wojtkowski Marek , Wolak Ewa , Wójcik Marek , Wykręt Adam , Zacharewicz Jacek , Zaremba Renata , Zawadzki Ryszard , Zawila Marcin , Zdanowska Hanna , Zieliński Marek , Ziemniak Wojciech , Ziętek Jerzy , Żalek Jacek , Żmijan Stanisław , Żyliński Adam

**PSL:** Borkowski Krzysztof , Dutka Bronisław , Kalemba Stanisław , Kamiński Jan , Kasprzak Mieczysław , Kierzkowska Ewa , Krzyków Adam , Łopata Jan , Łuczak Mieczysław Marcin , Maliszewski Mirosław , Olas Stanisław , Pałys Andrzej , Pawlak Mirosław , Piehociński Janusz , Racki Józef , Rakoczy Stanisław , Rygiel Wiesław , Sawicki Marek , Sławecki Tadeusz , Sopliński Aleksander , Stefaniuk Franciszek Jerzy , Sztorc Andrzej , Walkowski Piotr , Witaszczyk Stanisław , Żelichowski Stanisław

**Lewica:** Ajchler Romuald ,Aleksandrak Leszek ,Arlukowicz Bartosz ,Bańkowska Anna ,Błochowiak Anita ,Czykwin Eugeniusz ,Garbowski Tomasz ,Gintowt-Dziewałtowski Witold ,Gołębiowski Henryk ,Iwiński Tadeusz ,Kalisz Ryszard ,Kamiński Tomasz ,Klepacz Witold ,Kochanowski Jan ,Kopyciński Sławomir ,Kotkowska Bożena ,Krasoń Janusz ,Kruszewski Zbigniew ,Łybacka Krystyna ,Martyniuk Waław ,Matuszczak Zbigniew ,Matwiejuk Jarosław ,Matyjaszczyk Krzysztof ,Milcarz Henryk ,Motowidło Tadeusz ,Napieralski Grzegorz ,Ostrowski Artur ,Pawłowski Sylwester ,Pisalski Grzegorz ,Pomajda Wojciech ,Prządka Stanisława ,Rydzoń Stanisław ,Stec Stanisław ,Streker-Dembińska Elżbieta ,Szczepański Wiesław Andrzej ,Wenderlich Jerzy ,Wontor Bogusław ,Wziętek Stanisław ,Zbrzyzny Ryszard

**Niezrzeszeni:** Balicki Marek ,Celiński Andrzej ,Chlebowski Zbigniew ,Galla Ryszard ,Grzegorek Krzysztof ,Szkop Władysław

**SDPL:** Sierakowska Izabella

**DKP SD:** Filar Marian ,Lis Bogdan ,Widacki Jan

**Eksperci: FSB ma na oku smoleńskie śledztwo, Dziennik.pl, 15.10.2010**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/305498,eksperci-fsb-ma-na-ok-smolenskie-sledztwo.html>

Rosyjska Federalna Służba Bezpieczeństwa (FSB) utworzona w miejsce KGB, miała być trybikiem w machinie praworządowego państwa, ale praworządność jest w Rosji odległym celem, a FSB sądzi, że jej interes i interesy państwa, których strzeże - są ponad prawem. Taka jest jedna z konkluzji książki "Nowa arystokracja" (The New Nobility) opublikowanej ostatnio w USA, którą w Londynie promują jej autorzy, dwoje rosyjskich dziennikarzy śledczych Andrej Sołdatow i Irina Borogan, związani z portalem agencura.ru.

W ocenie Borogan, FSB jest reprezentowana w komisji dochodzeniowej, badającej okoliczności katastrofy smoleńskiej, w której zginął prezydent RP Lech Kaczyński i towarzyszące mu osoby. "Komisja składa się z przedstawicieli różnych departamentów rządowych i agencji. Udział FSB jest możliwy. Wątpliwe jednak, by FSB mogła wpłynąć na ustalenia komisji. Jest to teoretycznie możliwe, ale mało prawdopodobne" - zaznaczyła.

**Afera z komisją ds. katastrofy smoleńskiej, SE.pl, 17.07.2010**

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/afery-z-komisja\\_146580.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/afery-z-komisja_146580.html)

Według Biura Analiz Sejmowych rozporządzenie, na podstawie którego została powołana rządowa komisja wyjaśniająca przyczyny katastrofy smoleńskiej, zostało wydane z naruszeniem prawa.

**Na jej czele stoi szef MSWiA Jerzy Miller** (58 l.),- Chodzi o to, że rozporządzenie nie może zmieniać przepisów ustawy, a jedynie precyzować jej zapisy - informuje "Dziennik Gazeta Prawna". Sprawa trafi prawdopodobnie do Trybunału Konstytucyjnego.

**Pytania o śledztwo, Rzeczpospolita, 24.04.2010**

[http://www.rp.pl/artykul/466264\\_Pytania\\_o\\_sledztwo.html](http://www.rp.pl/artykul/466264_Pytania_o_sledztwo.html)

Rzecznik rządu **Paweł Graś** oświadczył, że nie ma powodu, aby polskie władze mieszały się w śledztwo. – Każda ingerencja rządu w proces badania przyczyn katastrofy **byłaby bardzo źle odebrana** – argumentował rzecznik.

**Wyjaśnienia Edmunda Klicha ws katastrofy cz.2- TERAZ MY -24.05.2010**

<http://www.youtube.com/watch?v=xbibQLCot5I&feature=related>

A.Sekielski: Wierzy Pan że ta sprawa będzie dobrze wyjaśniona przez stronę rosyjską ?

E.Klich: **Jestem przekonany**. Nawet nie tylko wierzę, ale jestem w stu procentach przekonany że zostanie wyjaśniona, nie tylko przez stronę rosyjską, bo my ciągle jesteśmy tam grupą 8-10 specjalistów i ja osobiście mam dostęp do wszystkich informacji i otrzymuję te informacje w miarę szybko.

**“Za a nawet przeciw” w Programie 3 Polskiego Radia ,26.05.2010, (wywiad spisany przez „Prosto”, transkrypcja za <http://ndb2010.wordpress.com/>). Z **Edmundem Klichem** rozmawia Kuba **Strzyczkowski****

[http://www.polskieradio.pl/\\_files/20081026173419/2010052601275789.mp3](http://www.polskieradio.pl/_files/20081026173419/2010052601275789.mp3)

K.S.: Panie przewodniczący powstaje wrażenie, zresztą wrażane również w telefonach od słuchaczy, że polska strona nie pracuje na przyczynami katastrofy na równych prawach, uczestnicząc w pracach komisji rosyjskiej. Czy to są sugestie uzasadnione?

E.K: To jest całkowita nieprawda, całkowicie nieuzasadnione sugestie. Ja dziwię się, że te fobie anty rosyjskie ciągle takie duże są w społeczeństwie.

**Klich: Miller dwa razy poniżył mnie przy Rosjanach, Dziennik, 21.10.2010**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/306251,klich-miller-dwa-razy-ponizyl-mnie-przy-rosjanach.html>

W lipcu Klich napisał do szefowej MAK Tatiany Anodiny, skarżąc się na wiele nieudzielonych odpowiedzi na pytania strony polskiej. Złożył też wtedy "oficjalny protest" przeciw niedopuszczeniu Polaków do obserwacji

rosyjskiego oblotu lotniska w Smoleńsku. "Powiadomiono nas, że udzielenie odpowiedzi na to pismo jest niemożliwe" - powiedział Klich.

Klich podkreślił, że pod koniec września na 6 stronach pisma do MAK wypunktował całość braków współpracy. Kolejne pismo wysłał już z Polski w październiku. Na oba nie dostał odpowiedzi. Do czasu ujawnienia przez Polskę rozmów w kokpicie Tu-154M współpraca z Rosjanami była dobra - ocenia Klich.

Z prof. **Kazimierzem Kik** rozmawia Tomasz Żukowski, TVN24, transkrypcja:

<http://rekontra.salon24.pl/211245,kik-zamknalbym-hermetycznie-przed-polakami-wyniki-sledztwa>

**Kazimierz Kik:** Na miejscu, na miejscu Rosjan gdybym posłuchał tego co była mowa i o czym jest mowa, w trakcie prac zespołu Macierewicza, to zamknąłbym w ogóle hermetycznie przed Polakami wszelkie wyniki śledztwa, dlatego, że gdyby nawet w tej atmosferze nieufności do Rosji a nawet podsycania niechęci do Rosji. Rosjanie gdyby nam przesłali skrzynki, to mogą domniemywać że one, te skrzynki byłyby tak przerobione, że tam byłyby, wyszłyby wina Rosjan, my nieufnością do Rosji budujemy nieufność Rosjan do nas

**Przemówienie Marty Kaczyńskiej - Dubienieckiej na wysłuchaniu publicznym w Parlamencie Europejskim, Radio Maryja, 11.12.2010**

<http://www.radiomaryja.pl/artykuly.php?id=109113>

Przez wiele miesięcy rodziny ofiar pozostawały w przeświadczeniu, że przy sekcjach zwłok byli obecni polscy lekarze patomorfologodzy, w listopadzie sejmowa komisja pod przewodnictwem Antoniego Macierewicza ujawniła, że w polskich aktach sprawy brak większości protokołów sekcji, a przedstawiciel polskiej prokuratury był obecny wyłącznie przy badaniu ciała prezydenta. Strona polska pozbawiła się zatem prawa kontroli rzetelności wyjaśniania bezpośrednich przyczyn śmierci ofiar.

**List otwarty rosyjskich dysydentów po katastrofie smoleńskiej, Rzeczpospolita, 24.05.2010**

<http://www.rp.pl/artukul/484507.html>

Jesteśmy zdziwieni i poważnie zaniepokojeni przebiegiem śledztwa, które miało wyjaśnić okoliczności i przyczyny katastrofy Tu-154 pod Smoleńskiem. Powstaje wrażenie, że władze rosyjskie nie są zainteresowane wyjaśnieniem wszystkich przyczyn katastrofy, zaś władze polskie powtarzają zapewnienia o "pełnej otwartości" strony rosyjskiej, niczego się od niej faktycznie nie domagając i tylko cierpliwie oczekując, aż z Moskwy nadejdą dawno obiecanie im materiały.

Trudno się pozbyć wrażenia, że dla rządu polskiego zbliżenie z obecnymi władzami rosyjskimi jest ważniejsze, niż ustalenie prawdy w jednej z największych tragedii narodowych. Wydaje się, że polscy przyjaciele wykazują się pewną naiwnością, zapominając, że interesy obecnego kierownictwa na Kremlu i narodów sąsiadujących z Rosją państw nie są zbieżne.

*Aleksander Bondariew (dziennikarz, tłumacz, publikował w "Nowej Polsce")*

*Władimir Bukowski (dysydent w czasach komunistycznych, także obecnie krytyk polityki Kremla)*

*Wiktor Fajnberg (dysydent, w 1968 r. razem z Natalią Gorbaniewską brał udział w demonstracji w Moskwie przeciwko inwazji na Czechosłowację)*

*Natalia Gorbaniewska (działaczka demokratyczna, poetka, dziennikarka, tłumaczka literatury polskiej)*

*Andriej Iljarionow (ekonomista, były doradca Putina, obecnie krytyk polityki Kremla)*

**Siergiej Iwanow: Rosja przekazała już wszystko ws. Smoleńska, 07.07.2010**

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/240639,Iwanow-Rosja-przekazala-juz-wszystko-ws-Smolenska>

**Rosja przekazała Polsce wszystkie materiały** dotyczące okoliczności katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem, w której zginął m.in. prezydent Lech Kaczyński - poinformował w środę rosyjski wicepremier Siergiej Iwanow.

**Wypowiedź min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej, 04.08.2010**

*Biuletyn nr: 4071/VI, Komisja: Komisja Obrony Narodowej /nr 98/*

Jedno z pytań dotyczyło tego, co powiedział pan premier Iwanow w dniu 7 lipca br. Proszę państwa! W stosunkach międzynarodowych nie jest przyjęte, żeby kraje komentowały doniesienia medialne. Gdyby pan premier Iwanow wysłał do polskich władz list z takim oświadczeniem, to na pewno zajęlibyśmy w tej sprawie stanowisko. Jednak taki list nie jest mi znany. Ja także czytam i słucham różnego rodzaju informacji, w związku z tym znam to doniesienie medialne. Jednak w tej sprawie nie ma żadnej korespondencji. W związku z tym traktuję to, jako doniesienie medialne, a nie jako stanowisko strony rosyjskiej.

**Nowe materiały dotyczące katastrofy smoleńskiej trafiły do Polski, 19.08.2010**

<http://www.newstelegraf.pl/content/nowe-materialy-dotyczace-katastrofy-smolenskiej-trafily-do-polski>

11 tomów akt - tyle materiału w sprawie katastrofy smoleńskiej otrzymała **dziś** polska strona od rosyjskiej

prokuratury. Akta mają jeszcze dziś trafić do kraju, gdzie czekają na nie tłumacze przysięgli. Przekazanie materiałów z śledztwa odbyło się w siedzibie prokuratury generalnej Federacji Rosyjskiej w Moskwie.

***Akta z Rosji gotowe do wysyłki, Rzeczpospolita, 14.10.2010***

<http://www.rp.pl/artykul/549283-Akta-z-Rosji-gotowe-do-wysylki.html>

Siedem kolejnych tomów akt śledztwa rosyjskiego w sprawie katastrofy smoleńskiej gotowych jest do wysłania do Polski - podał prokurator generalny **Andrzej Seremet**.

***E.Klich: w tej sprawie nie będę milczał..., 30.09.2010***

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1329,title,Kto-odpowiada-za-katastrofe-Tu-154-EKlich-chce-prawdy,wid,12714353,wiadomosc.html>

- Co szczególnie irytowało pana w zakończonej niedawno współpracy z MAK-iem?  
- Głównie braki w przesyłanych dokumentach. Wielokrotnie, gdy zwracaliśmy się o nie, Rosjanie najpierw tłumaczyli nam, że to dokumenty wojskowe, potem dostawaliśmy tylko część z nich lub jakieś niepotwierdzone kserokopie, które według procedur obowiązujących w Polsce są wątpliwym dokumentem. Nie podejrzewam nikogo o kombinacje, ale mówię o zasadach działania Rosjan. Jeśli dostaję kserokopię to oznacza, że komisja nie działa profesjonalnie. W czasie współpracy przekazywałem MAK uwagi na ten temat.

-Czy jeśli strona polska nie zgodzi się podpisać pod końcowym raportem Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego, która jest instytucją odwoławczą, będzie w stanie rozstrzygnąć ten spór? Czy ma pan wiedzę, jak do tej pory rozstrzygano podobne przypadki?

- Nie jestem prawnikiem, więc nie wiem czy w tym przypadku obowiązywała cała Konwencja Chicagowska czy jedynie załącznik nr 13. Nie mogę tego powiedzieć dokładnie. Nie pamiętam podobnych przypadków i nie wiem jak były rozpatrywane. Po drugie nie wiem, czy strona polska będzie chciała się odwoływać.

-Dlaczego?

**- Trzeba ocenić korzyści i straty, to bardzo poważna decyzja. Jesteśmy sąsiadem wielkiego kraju, to oni badają ten wypadek.**

-Jakie konsekwencje mogą nas spotkać?

**- Jeśli sprzeciwiemy się konkluzjom rosyjskim zawartym w raporcie, pojawią się opinie, że nie ufamy MAK, a to może się przełożyć na inne problemy o randze państwowej.**

-A konkretnie?

**- Przecież premier Tusk mówił, że nie pozwoli na wojnę polityczną z Rosją z powodu innej interpretacji lotu. Z tych słów wiele można odczytać.**

***Wypowiedź Andrzeja Melaka o spotkaniu z premierem Donaldem Tuskiem 10.11.2010***

<http://www.radiomaryja.pl/dzwieki/2010/11/2010.11.12.akt01.mp3>

Czy w świetle oświadczenia prezydenta Rosji Miedwiediewa, który zapraszał Polaków do współdziałania w tym śledztwie smoleńskim, czy pan premier kiedykolwiek wystąpił o udział Polski w tym śledztwie wraz z Rosjanami? Odpowiedź była krótka, zdecydowana i jednoznaczna: nie, nigdy nie występowałem z taką propozycją, i z takim, po prostu, postulatem.

Na drugie pytanie, które dotyczyło umiędzynarodowienia śledztwa, spytałem pana premiera, czy w świetle otrzymanego przez nas pisma, w którym prosiliśmy o umiędzynarodowienie śledztwa smoleńskiego, bo patrząc na to, co robią Rosjanie, to można po prostu dostać zawału- i widzimy straszliwe zaniedbania i celową robotę niszczenia dowodów, na to pismo które poparliśmy ponad 300 tys. podpisów, jak pan premier się na to zapatruje- odpowiedział zdecydowanie: nie wystąpię i nie zgadzam się na żadne umiędzynarodowienie śledztwa.

Gdy zapytaliśmy: panie premierze, czemu konwencja chicagowska, która dotyczy przecież tylko lotów cywilnych, a jak wiemy to był lot wojskowy, miał oznaczenie literki l, miał szachownicę na ogonie, w tym samolocie był pan prezydent, całe naczelné dowództwo Wojska Polskiego - i na to pan premier odpowiedział: Rosjanie są twardymi przeciwnikami.

***Prof. Andrzej Hlaronow, były doradca W.Putina***

***Materiał "Rzeczpospolitej", Autor: Jacek Przybylski / Echo Dnia, 31.05.2010***

[http://www.to.com.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100531/KRAJ\\_SWIAT/533512925](http://www.to.com.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100531/KRAJ_SWIAT/533512925)

- Premier Donald Tusk wielokrotnie zapewniał, że ma zaufanie do rosyjskich śledczych.

- Jeżeli premier Tusk rzeczywiście tak mówił, to popełnił ogromny błąd. Niezależnie od osobistych relacji ostatnia rzecz, jaką może zrobić szef rządu, to zaufać komukolwiek spoza swojego kraju. To podstawy dyplomacji, które mają zastosowanie nawet do najbliższych sojuszników. Sam spędziłem trochę lat w rządzie i wiem, że w polityce zagranicznej nie można postępować w ten sposób.

Jako osoba prywatna może pan wierzyć, komu chce, bo jeśli się pan pomyli, to tylko pan poniesie

odpowiedzialność za swój błąd. Ale urzędnik państwowy, premier, prezydent, nie mają do tego prawa. Stosunki międzynarodowe to branża, w której nie można poprzestać na zaufaniu. W Rosji mamy takie powiedzenie: "ufaj, ale sprawdzaj".

**Jarosław Kaczyński**, wywiad dla „Rzeczypospolitej”, 25-26.09.2010

Sledztwo jest prowadzone skandalicznie, postawę polskich władz można nazwać już nie serwilizmem, tylko najbardziej żalonym lokajstwem. Mogę odwołać się do Rafała Ziemkiewicza, który napisał, że ma poczucie, że dostał w pysk. Też mam poczucie, że dostałem w pysk. Nie dlatego, że jestem bratem i szwagrem dwojga poległych. Mam to poczucie po prostu jako Polak.

Prezydent **Bronisław Komorowski** w programie Radia Zet "7. Dzień Tygodnia", 10.10.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/kaczyński-bardzo-mocno-pracuje-by-mnie-sprawokowac,1,3729184,wiadomosc.html>

-Widać, że strona rosyjska nie robi trudności i współpracuje. Jest śledztwo rosyjskie, polskie i międzynarodowe

**Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich** opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, [wpolityce.pl](http://wpolityce.pl), 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokują\\_i\\_strasza.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokują_i_strasza.html)

Wg wypowiedzi **Edmunda Klicha** w czasie spotkania z z połączonymi sejmowymi komisjami: infrastruktury oraz sprawiedliwości i praw człowieka, przed przekazaniem Polsce projektu końcowego Raportu MAK 20.10.2010 polski akredytowany oficjalnie zwracał MAK uwagę na naruszenia konwencji chicagowskiej przez stronę rosyjską (tj. MAK) w pismach z dnia:

17.04; 19.04; 14.05; 25.05; 20.07; 20.08; 15.09; 20.09 (2); 22.09, 07.10 (pismo uzupełniające)

(2) **Edmund Klich**: na szereg tych pism otrzymałem 20.września pismo od pana Morozowa, w którym powołują się na załącznik 13. Wskazywał mi, że wszystko jest w porządku niby, no ja nie bardzo się z tym zgodziłem, no na końcu jest kuriozalne zdanie, które bardzo mnie zdenerwowało, bo jest takie stwierdzenie: "A zatem pańskie działania doprowadzą do opóźnienia terminu zakończenia badania katastrofy, która nie tylko wstrząsnęła naszymi państwami, ale także całym światem, co może negatywnie wpłynie na profilaktykę podobnych zdarzeń w tym również lotnictwie RP."

Myślę, że było to mało grzeczne, bo moje dociekania stały się trudne chyba dla strony MAK.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: [obiboknawlasnykoszt@tlen.pl](mailto:obiboknawlasnykoszt@tlen.pl) - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-9>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk **Edmund Klich**:

... żeby wystąpić o przedłużenie z 60 dni (3) do minimum 120, bo takie możliwości są za porozumieniem stron, i motywowałem, że jest to tak wielki obszar badań, plus tłumaczenia, plus dyskusje, że możemy po prostu nie zdążyć.

Uważam, że zainteresowanie światowe tą katastrofą... no takiej nie było rzeczywiście w lotnictwie światowym. W związku z tym... ja mam to pismo, jest tam chyba 5 punktów, którymi motywowałem ten mój wniosek. A poza tym już moja rola się skończyła, bo... Nie było. O ile wiem, takiego wniosku nie było. W rozmowie zresztą z panem ministrem Millerem powiedział, że tutaj nie ma potrzeby wysyłania takiego wniosku...(..)

Ja takiego wniosku nie znam, mówię tylko, że w rozmowie pan minister Miller, był przy tym pan minister Arabski, uznał, że takiej potrzeby nie ma.

(3) 60 dni na odniesienie się strony polskiej do projektu końcowego Raportu MAK

**MAK przekaże Polsce książkę serwisową Tu-154M**, RMF24, 21.09.2010

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczyński-nie-żyje-2/kaczyński-fakty/news-mak-przekaze-polsce-książke-serwisowa-tu-154m,nId,298523>

Międzypaństwowy Komitet Lotniczy przekaże dziś w Moskwie stronie polskiej kolejne dokumenty dotyczące katastrofy 10 kwietnia. Przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk Edmund Klich w rozmowie z korespondentem RMF FM Przemysławem Marcem poinformował, że wśród dokumentów będzie książka serwisowa tupolewa, o którą strona polska upomina się od kilku tygodni.

Co ważne, to nie będzie oryginał. Będzie książka eksploatacji, której wcześniej nie dano i chciano zostawić do końca badania. Wczoraj się dowiedziałem, że ją skserowano - powiedział Klich.

**Jerzy Miller podważa zasadność odrębnego śledztwa polskiej prokuratury i dochodzenia komisji lotniczej. MAK dostał koncesję na "słuszną interpretację", Nasz Dziennik, Autor: Marcin Austyn**  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101013&typ=po&id=po01.txt>

31 maja, a więc zaledwie półtora miesiąca po katastrofie rządowego Tu-154M pod Smoleńskiem, minister spraw wewnętrznych Jerzy Miller, szef Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, podpisał w imieniu Polski deklarację, że wstępne opracowanie informacji dotyczącej tragicznego lotu dokonane przez MAK "nie budzi niejednoznacznych interpretacji i konkluzji". Oświadczenie stawiające stronę polską w bardzo niezręcznej sytuacji sygnowali: Igor Lewitin - minister transportu Federacji Rosyjskiej, generał Tatiana Anodina - szefowa moskiewskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego, i Jerzy Miller.

## SKANDAL OCIERAJĄCY SIĘ O ZDRADĘ ?

**Niesiołowski: Wizyta Macierewicza i Fotygi jak zdrada, Money.pl, 16.11.2010**

<http://www.money.pl/archiwum/mikrofon/arttykul/niesiolowski;wizyta;macierewicza;i;fotygi;jak;zdrada,212,0,710612.html>

To w pewnym sensie zdrada i donos na Polskę. To jest podważenie wiarygodności wybranych demokratycznie władz. W ten sposób PiS udowadnia, że nie uznaje wybranego prezydenta i rządu polskiego.

Intencją PiS jest zdyskredytowanie polskiego rządu. Macierewicz ma propagować słowa Jarosława Kaczyńskiego, że rząd jest pieskiem Rosji.

**"To skandal ocierający się o zdradę", Paweł Graś w audycji „7 dzień tygodnia”, 14.11.2010**

<http://www.tvn24.pl/12690,1682292,0,1,to-skandal-ocierajacy-sie-o-zdrade,wiadomosc.html>

- To jest absolutny i totalny skandal, to jest po prostu skandal ocierający się o zdradę - to bardzo ostry komentarz rzecznika rządu Pawła Grasia do pomysłu Antoniego Macierewicza i Anny Fotygi, by pojechać do USA i tam prosić republikanów o pomoc ws. śledztwa dotyczącego katastrofy smoleńskiej.

- Bo gdyby w każdym innych warunkach doszło do sytuacji, że mamy legalne państwo, legalny rząd, legalne władze, legalne instytucje i ktos zwraca się do obcego mocarstwa mówiąc że te instytucje są niewiarygodne, że to państwo jest nieważne, że to czym to państwo się zajmuje budzi wątpliwości i zwraca się po pomoc do obcego mocarstwa, to jest po prostu sytuacja absolutnie skandaliczna i niedopuszczalna - powiedział działacz PO.

Podkreślał, że władze zgłaszały się w prośbą o pomoc do NATO i USA, ale wtedy, kiedy ta pomoc była rzeczywiście potrzebna. - Natomiast kwestionowanie fundamentów polskiej państwowości i zwracanie się do obcego mocarstwa przeciwko legalnie działającej władzy... tu Graś zawiesił głos.

**Fotyga i Macierewicz w USA. "To jest żenada", Radio ZET, 16.11.2010**

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/fotyga-i-macierewicz-w-usa-to-jest-zenada,1,3787019,wiadomosc.html>

- Takich wizyt jest codziennie mnóstwo. Niczego tam nie zrobią, pogadają sobie, żenada po prostu - skomentował w Radiu ZET poseł SLD Ryszard Kalisz.

- Znam warunki amerykańskie, mechanizmy w Kongresie Amerykańskim, to jest wszystko bez znaczenia - podkreślił polityk SLD. - Dziwię się, że rzecznik rządu nadał temu taki wymiar - dodał, mając na myśli słowa Pawła Grasia, który inicjatywę polityków PiS ocenił jako "absolutny skandal, ocierający się wręcz o zdradę".

**Rząd podzielił rodziny ofiar na lepsze i gorsze, Fakt.pl, 17.11.2010**

<http://www.fakt.pl/Rzad-podzielil-rodziny-ofiar-na-lepsze-i-gorsze,artykuly,88031,1.html>

Jarosław Kuźniar (1) z TVN24 komentując informację o wyjeździe do USA, stwierdził: "ciekawe, czy doleca".

(1) Jeden z pięciu dziennikarzy nominowanych do tytułu „Dziennikarza Roku 2010”

**Jedziemy rozmawiać z sojusznikiem, Nasz Dziennik, Z Anną Fotygą, minister spraw zagranicznych w rządzie Prawa i Sprawiedliwości i była posłanką do Parlamentu Europejskiego, rozmawia Marta Ziarnik**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101116&typ=po&id=po08.txt>

- Chciałabym się w tym momencie odnieść do jednego elementu wypowiedzi pana Grasia, który stwierdził, że jedziemy rozmawiać "z obcym mocarstwem". A przecież my jedziemy rozmawiać z naszym najbliższym sojusznikiem. Z "obcym mocarstwem" to ja pamiętam, że pan Graś rozmawiał podczas konferencji prasowej po rosyjsku.

**Tusk o wyjeździe Fotygi i Macierewicza do USA: Będziemy prostować kłamstwa PiS**, *Gazeta Wyborcza*, Autor: Paweł Wroński

[http://wyborcza.pl/1,75478,8665808,Tusk\\_o\\_wyjezdzie\\_Fotygi\\_i\\_Macierewicza\\_do\\_USA\\_\\_Bedziemy.html#ixzz15QcBI Fif](http://wyborcza.pl/1,75478,8665808,Tusk_o_wyjezdzie_Fotygi_i_Macierewicza_do_USA__Bedziemy.html#ixzz15QcBI Fif)

- To, co grupa polityków PiS wyprawia wokół katastrofy smoleńskiej, jest rzeczą z gruntu nieprzyzwoitą. To tak niesmaczne, że aż się odechciewa komentować - odpowiedział premier przebywający we Wrocławiu.

- Będziemy setki razy prostować kłamstwa i nieścisłości, jakie w kwestii katastrofy smoleńskiej wypowiadają politycy PiS - zapowiada Tusk. - Politycy PiS chcą z katastrofy smoleńskiej - i nie ukrywają tego - zrobić główną oś podziału w polskiej polityce, i to na długie lata - mówił szef rządu.

**Amerykanie pomogli nam w badaniu katastrofy Tu-154**, *onet.pl*, 20.11.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/amerykanie-pomogli-nam-w-badaniu-katastrofy-tu-154,1,3791174,wiadomosc.html>

"Gazeta Wyborcza": Amerykanie pomogli nam w badaniu katastrofy smoleńskiej. W rozmowie z gazetą minister spraw wewnętrznych i przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Jerzy Miller zdradził, że "w środę dostaliśmy odpowiedź od amerykańskiej Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu (NTSB), odpowiednika polskiej komisji badania wypadków, najbardziej doświadczonego urzędu w skali świata w takich sprawach".

Minister tłumaczy, że Amerykanie są naszym eksperckim wsparciem, ale - jak zaznacza - nie znają "ani linijki" z przygotowywanego przez Rosjan projektu raportu. - Pytaliśmy ich o metodologię: jak zgodnie z konwencją zachować się w sytuacji, gdy mamy niedostatek informacji od naszego partnera - mówi minister.

**Sprawa ponadpolityczna, z Antonim Macierewiczem rozmawia Jacek Przybylski**, *Rzeczpospolita*, 22-11-2010

<http://www.rp.pl/artukul/2,567850.html>

- Dlaczego spotkał się pan z szefami Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu, skoro współpracuje z nią też polski rząd, a szef MSWiA Jerzy Miller zapewnia, że rada pomoże polskim ekspertom w ostatecznym redagowaniu opinii. Może lepiej byłoby najpierw poczekać na pełny raport, niż z góry przekreślać polskich prokuratorów i szukać wsparcia na Zachodzie?

- Rozmawiali z nami wszyscy dyrektorzy rady i bardzo jasno stwierdzili, że nie konsultują swojego stanowiska z żadnym państwem trzecim. Na tym tle oświadczenia pana Millera wyglądają więc tak jak jego wcześniejsze informacje składane przed polskim Sejmem: niewiarygodnie.

**"Czuję się upokorzony jako Polak i jako minister"**, *Wypowiedź Radosława Sikorskiego*, 17.11.2010

<http://www.tvn24.pl/0,1682885,0,1,czuje-sie-upokorzony-jako-polak-i-jako-minister,wiadomosc.html>

- Widok dwojga polskich ministrów, którzy desperacko szukają tego lub owego kongresmana, jednego z kilkuset, nie buduje naszego prestiżu - ocenił. Spotkanie przedstawicieli PiS z kongresmanem Daną Rohrabacherem uznał za skromny sukces. - To tak, jakby się u nas spotkać z posłem (2). Kongres nie ma w tej sprawie (komisji do wyjaśnienia smoleńskiej katastrofy, red.) żadnych kompetencji, zajmują się powołane do tego instytucje. I to, że z katastrofy robi się politykę, źle świadczy o dobrym smaku ludzi, którzy to robią - dodał.

Ponadto, jak ocenił, wizyta polskich ministrów w Waszyngtonie „powinna być poważna”. - Czuję się upokorzony jako Polak i jako minister, że na to się nie zanosi. Oficjalny Waszyngton będzie żył w głębokiej nieświadomości faktu zaistnienia tej wizyty - uważa Sikorski

**(2) Fragmenty biografii Dany Rohrabachera**

<http://rohrabacher.house.gov/Biography/>

Currently serving his eleventh term in Congress, Dana Rohrabacher represents California's scenic 46th District.

As Ranking Member of the International Organizations, Human Rights and Oversight Subcommittee of the House Foreign Affairs Committee, Rohrabacher is a most forceful spokesman for human rights and democracy around the world.

Rohrabacher served as Chairman of the Subcommittee on Space and Aeronautics from 1997 to January 2005.

Prior to his first election to Congress in 1988, Dana served as Special Assistant to President Reagan. For seven years he was one of the President's senior speechwriters. During his tenure at the White House, Rohrabacher played a pivotal role in the formulation of the Reagan Doctrine and in championing the cause of a strong national defense. He also helped formulate President Reagan's Economic Bill of Rights, a package of economic reforms that the President introduced in a historic speech before the Jefferson Memorial.

Obecnie pełniąc funkcję przez jedenastą kadencję w Kongresie, Dana Rohrabacher reprezentuje 46 Dystrykt Kalifornii.

Jako członek Podkomisji Organizacji Międzynarodowych, Praw Człowieka i Nadzoru Komisji Spraw Zagranicznych, Rohrabacher jest najbardziej energicznym rzecznikiem praw człowieka i demokracji na całym świecie.

Rohrabacher pełnił funkcję przewodniczącego Podkomisji Kosmosu i Aeronautyki od 1997 r. do stycznia 2005 roku.

Przed jego pierwszym wyborem do Kongresu w 1988 roku, Dana pracował jako Specjalny Asystent prezydenta Reagana. Przez siedem lat był jednym z głównych twórców przemówień prezydenta. Podczas swojej kadencji w Białym Domu, Rohrabacher odegrał kluczową rolę w formułowaniu doktryny Reagana i w sprawach silnej obrony narodowej. Pomógł też sformułować Ekonomiczną Kartę Praw prezydenta Reagana: pakiet reform gospodarczych, które prezydent przedstawił w historycznym przemówieniu przed Jefferson Memorial.

***Politycy z USA odcinają się od spotkania z delegacją PiS***, wp.pl, 16.11.2010, Autor: MEG

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Politycy-z-USA-odcinaja-sie-od-spotkania-z-delegacja-PiS,wid,12853041,wiadomosc.html>

Wysłannicy PiS Anna Fotyga i Antoni Macierewicz są już w USA. Mają rozmawiać m.in. z amerykańskimi kongresmanami o katastrofie smoleńskiej. Problem jednak w tym, że amerykańscy politycy nie przyznają się do spotkań z gośćmi z Polski - informuje RMF FM.

Wysłannicy PiS mieli w planach spotkać się w tej sprawie m.in. z republikańskim kongresmenem Peterem Kingiem, który jakiś czas temu wezwał do przeprowadzenia międzynarodowego śledztwa ws. tragedii z 10 kwietnia.

Okazuje się jednak, że spotkanie z Kingiem jest dość wątpliwe. Spotkanie nie pojawiło się w oficjalnym kalendarzu polityka. Rozmów na ten temat unika też jego biuro, gdzie nikt nie odbiera telefonu.

We wtorek Fotyga i Macierewicz prawdopodobnie spotkają się z dziennikarzami, z kolei w środę wieczorem planowane jest spotkanie z parafianami w małym polskim kościele w Silver Spring.

Od wizyty polityków PiS odcina się nawet polska placówka dyplomatyczna w Waszyngtonie.

***Fiasko misji w USA? Kongresmen nie ma czasu***, Dziennik.pl, 16.11.2010

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/309411,fiasko-misji-w-usa-kongresmen-nie-ma-czasu.html>

Była minister spraw zagranicznych i szef parlamentarnego zespołu badającego okoliczności katastrofy smoleńskiej, najbardziej liczyli na spotkanie z republikańskim kongresmenem Peterem Kingiem. Ani on sam, ani jego biuro nie potwierdza jednak informacji o jakimkolwiek zaplanowanym spotkaniu. Jak na razie wiadomo, że jutro Fotyga i Macierewicz spotkają się w małym polskim kościele w Silver Spring z parafianami.

***Politycy z USA nie chcą się spotkać z Fotyga i Macierewiczem? Kongresmen Peter King nie ma czasu***, SE, 16.11.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/swiat/politycy-z-usa-nie-chca-sie-spotkac-z-fotyga-i-mac\\_160154.html](http://www.se.pl/wydarzenia/swiat/politycy-z-usa-nie-chca-sie-spotkac-z-fotyga-i-mac_160154.html)

Głównym celem wizyty w Waszyngtonie jest dyskusja nad tym jak przyspieszyć powołanie komisji śledczej. Tyle tylko, że jak informuje radio RMF Fm kongresmen nie ma w planach spotkania z Fotyga i Macierewiczem. W jego biurze nikt nie odbiera telefonu.

Co gorsze nawet polska ambasada dystansuje się od tej wizyty. Najprawdopodobniej przedstawiciele PiS zobaczą się tylko z dziennikarzami i tą drogą przekażą pismo od Kaczyńskiego.

***Anna Fotyga i Antoni Macierewicz przekazali petycję***, 18.11.2010, Niezalezna.pl/wp.pl

<http://www.pis.org.pl/article.php?id=18032>

Apel o powołanie międzynarodowej komisji ds. smoleńskiej katastrofy trafił do kongresmanki Ileanie Ross-Lehtinen.

Kongresmanka z Florydy jest najwyższą rangą Republikanką w Komisji Spraw Zagranicznych Izby Reprezentantów, od stycznia przejmie w niej przewodnictwo. „To ona będzie decydowała o przyszłości tej inicjatywy” - powiedział Antoni Macierewicz, który wraz z Anną Fotyga wrocław petycję.

***Sprawa ponadpolityczna, z Antonim Macierewiczem rozmawia Jacek Przybylski***, Rzeczpospolita, 22-11-2010

<http://www.rp.pl/artykul/2,567850.html>

- Sądzi pan, że Kongres może rzeczywiście przyjąć rezolucję w sprawie powołania międzynarodowej komisji ds. Smoleńska?



- Jeżeli wybitni kongresmeni, np. Dana Rohrabacher, i senatorzy, np. Richard Burr (3), mówią w rozmowach z nami, że powołanie takiej komisji jest niezbędne, to ufam im bardziej niż tym, którzy oddali wyjaśnienie tragedii smoleńskiej w ręce premiera Putina.

- A są poważne szanse na przyjęcie takiej rezolucji?

- Szanse są duże. Senatorowie, z którymi rozmawialiśmy, byli wstrząśnięci faktami, które im przedstawiliśmy. O ich stanowisku przesądziło niszczenie przez stronę rosyjską dowodów, przetrzymywanie czarnych skrzynek, a zwłaszcza unieważnienie zeznań kontrolerów lotu z 10 kwietnia wskazujących na wojskowy charakter lotniska i procedur lądowania. Istotne znaczenie miały informacje o złamaniu przez Rosjan konwencji z Chicago. To dlatego podkreślali, że gdyby działała międzynarodowa komisja, nigdy do takich nieprawidłowości by nie doszło.

- Ilu członków Kongresu poparło inicjatywę utworzenia międzynarodowej komisji w sprawie katastrofy?

- Co najmniej pięciu senatorów jest już zdecydowanych podnieść tę sprawę po rozpoczęciu nowej kadencji Senatu.

(3) *Senator republikański Richard Burr jest członkiem Komitetu Wywiadu Senatu USA*  
<http://burr.senate.gov/public/index.cfm?FuseAction=AboutSenatorBurr.Home>

**CIEŃ SMOLEŃSKA NAD TRAKTATEM ROSYJSKO-AMERYKAŃSKIM**, rozmowa z **Antonim Macierewiczem**, *niezalezna.pl*, 01.12.2010

[http://niezalezna.pl/artykul/cien\\_smolenska\\_nad\\_traktatem\\_rosyjsko\\_amerykanskim/41952/1](http://niezalezna.pl/artykul/cien_smolenska_nad_traktatem_rosyjsko_amerykanskim/41952/1)

Widzieliśmy się m.in. z kongresmanami Dana Rohrabachera i Ileanę Rose-Lehtinen, z senatorem Richardem Burrem, z Paulem Berkowitzem z Komisji Spraw Zagranicznych, a także z Peterem Schirtzingerem, Anthonyem J. Lazarskim, Chrisem Socha, Lidia Morgan Westlake, Danem Murrayem i Joelem E. Starrem najbliższymi doradcami senatorów Jonem Kyl, James M. Inhofem, Joe DeMintem i Jamesem E. Rischem. Na skutek naszej wizyty rezolucję o powołanie komisji wsparł także kongresman Thadeus Mc Cotter.

Odbyliśmy bardzo ważne spotkanie z NTSB (National Transport Security Board), odpowiednikiem MAK w USA – było na nim obecne całe kierownictwo NTSB. Zapewniono nas, że te procedury realizowane przez MAK, a także przez ministra Millera, które nie dają wglądu rodzinom ofiar do wyników prac, a rodziny dowiadują się o śledztwie z doniesień dziennikarskich, są całkowicie sprzeczne z procedurami, które powinny obowiązywać i jakich przestrzega NTSB. Zapewniono nas również, że NTSB nigdy nie konsultowała – jak utrzymuje minister Miller – stanowiska w sprawie śledztwa.

Spotkaliśmy się też z byłym doradcą prezydenta Putina, Andriejem Iłarionowem, który zerwał z nim współpracę, gdy okazało się, że jego ekipa nie daje perspektyw reform demokratycznych. Umożliwiło nam to lepsze rozeznanie w postępowaniu strony rosyjskiej. Posiada on olbrzymie dossier dotyczące katastrofy smoleńskiej. To, że zgodził się wejść do zespołu naszych doradców, ma olbrzymie znaczenie. Spotkaliśmy się też z dr. Gene Poteat i gen. J.W. Nicholsonem, a także z emerytowanymi wysokimi przedstawicielami służb specjalnych USA. Mają oni znakomite doświadczenie i kontakty. Dr. Gene Poteat jest autorem wielu materiałów poświęconych analizie tragedii smoleńskiej i będzie nas wspierał swoją wiedzą. (4)

(4) *Zdaniem Autora współpraca z dr Gene Poteat może stanowić problem dla Zespołu. Świadczy o tym jego publikacja **Russian Image Management -Making Unpleasant Historical Truths About Poland Disappear:The KGB's latest intelligence coup,and NATO's latest intelligence disaster**, [http://www.doomedsoldiers.com/pdfs/russian\\_image\\_management.pdf](http://www.doomedsoldiers.com/pdfs/russian_image_management.pdf), w której występują błędy merytoryczne:*

- pomylenie lądującego przed Tu-154M transportowego Il-76 z samolotem AWACS M-50 Mainstay (błędnie opisanym jako AWAC),
- podanie niezgodnej z kartami lotniska odległości dalszego markera NDB na lotnisku w Smoleńsku od progu pasa (wg publikacji 2 km),
- podanie zaniżonej o ok.2 razy prędkości lądowania Tu-154M,
- błędne podanie dziesięciolecia głodu na Ukrainie.

## UNIEWAŻNIĆ ZEZNANIA KONTROLERÓW !

W dniu 18.06.2010 „**Rzeczpospolita**” opublikowała artykuł Michała Majewskiego i Pawła Reszki „**Ludzie z lotniska Siewiernyj**”, w którym m.in. znajduje się informacja o zeznaniach Plusnina i Ryżenki przed rosyjską prokuraturą.

W materiale zawarto także informację (później potwierdzoną w innych źródłach, m.in. w stenogramach zeznań kontrolerów zamieszczonych na portalu [Rebelya.pl](http://Rebelya.pl)) o zupełnie niebывалым w cywilizowanym świecie przypadku celowego zaniżenia widoczności i okłamania załogi nadlatującej maszyny przez kontrolera lotu w kwestii widoczności

na lotnisku.

[http://www.rp.pl/artykul/61991,495926\\_Ludzie\\_z\\_lotniska\\_Siewiernyj.html](http://www.rp.pl/artykul/61991,495926_Ludzie_z_lotniska_Siewiernyj.html)

W dniu 23.09.2010 TVN24.pl opublikował artykuł „**Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi**” (Autor: pt//mat/k), w którym podano że w zeznaniach Plusnina pojawia się oceniana przez niego widoczność przed katastrofą (800-1000x80)(1), przy czym informacja ta dla osłabienia natychmiast jest „uzupełniona” wyjaśniającym akapitem: „Przypomnijmy: polscy piloci powinni kierować się dopuszczalnym minimum, przy którym podejmują decyzję o lądowaniu. Odpowiednio dla widoczności poziomej wynosiły one 1000 metrów, a dla podstawy chmur – 100 metrów”, w którym nie zwrócono uwagi na fakt, że zejście na DH jest zgodne z procedurami nawet jeśli zadeklarowana z ziemi widoczność jest mniejsza niż 1000x100 metrów.

<http://www.tvn24.pl/1,1674784,druk.html>

(1) Stoi to w jaskrawej sprzeczności z publikowanymi zeznaniami niektórych świadków, mówiących o bardzo gęstej mgle i jest kolejną poszlaką świadcząca że zejście na wysokość decyzji przez pilotów Tu-154M w celu sprawdzenia rzeczywistej widoczności było decyzją racjonalną. O możliwej widoczności ponad 1000m wspomina również pos. Andrzej Ćwierz- por. rozdział „Świadkowie ze Smoleńska i „fakty prasowe” na temat katastrofy”, część „Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP”

W dniu 24.09.2010 portal Gazeta.pl w tekście „**Zeznania kontrolerów ze Smoleńska. "Lotnisko było wojskowe", "Zaniżałem widoczność"**” (Autor: luk) potwierdził poprzednie informacje „Rzeczypospolitej” i rozszerzył je o kolejne dane (później potwierdzone w innych źródłach), np. typ radaru PAR. W przedmiotowym tekście nie znalazła się informacja TVN24.pl o zeznaniu Plusnina w którym podał ocenianą widoczność przed katastrofą (800-1000x80), mimo że niektóre informacje powtórzono za TVN24.

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8419890,Zeznania\\_kontrolerow\\_ze\\_Smolenska\\_\\_Lotnisko\\_bylo.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8419890,Zeznania_kontrolerow_ze_Smolenska__Lotnisko_bylo.html)

W dniu 10.11.2010 portal Rebelya.pl upublicznił stenogramy z zeznań złożonych w dniu 10.04.2010 przez Plusnina i Ryżenkę przed rosyjskimi prokuratorami a także w dniu 12.04.2010 m.in. przed prok. Szelażgiem.

Zawierają one m.in. zeznanie Plusnina, który mówi że przed podejściem samolotu do lądowania ocenił widoczność na 800-1000 m a podstawę chmur na 80 m (przy mimimach lotniska 1000x100m).

Zeznanie Plusnina: por. rozdział „Pogoda”.

W stenogramie z zeznań Ryżenki jest jednoznaczne stwierdzenie że kontroler mógł zakazać lądowania samolotu na Siewiernym.

Przedmiotowe zeznanie Ryżenki: por. rozdział „Status kontrolera lotu (rozkazy czy rekomendacje), brak zgody / zakazu lądowania”.

źródło: **Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku**, Rebelya.pl

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

**Czwarta osoba na "Korsarzu"**, Nasz Dziennik, 05.11.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101105&typ=po&id=po02.txt>

W dniu katastrofy w dyspozytorni był Plusnin, jego zastępca - major Wiktor Ryżenko, oraz płk Nikołaj Krasnokutskij, były szef smoleńskiego pułku lotniczego, który - jak podkreśla Ryżenko - "specjalnych obowiązków w zakresie kierowania lotami i lądowaniem samolotu Tu-154 nie wykonywał". Na wieżę ok. godz. 7.00 przyjechał też mjr Łubancew, pomocnik kierownika lotów. Pojechał on do strefy dalekiego startu, miał skontrolować pas (w drugim zeznaniu osoba ta występuje jako Łobancew).

**Rosja unieważnia zeznania**, Rzeczpospolita, Autorzy: Cezary Gmyz , Grażyna Zawadka, 10.11.2010

<http://www.rp.pl/artykul/561898-Rosja-uniewaznia-zeznania.html>

Rosyjscy śledczy przysłali nowe zeznania Pawła Plusnina i Wiktora Ryżenki – kontrolerów ze smoleńskiego lotniska, którzy 10 kwietnia sprowadzali na ziemię prezydencki Tu-154.

Wśród materiałów jest **decyzja unieważniająca zeznania kontrolerów** złożone zaraz po katastrofie.

Rosjanie nie wezmą pod uwagę w swoim śledztwie zeznań z kwietnia i chcą, by nasi prokuratorzy też uwzględniali tylko te złożone w sierpniu. – Dla nas ważne są informacje zawarte w protokołach obu przesłuchań – mówi nieoficjalnie jeden z polskich śledczych.

**Prokuratorzy nie skorzystają z zeznań kontrolerów ze Smoleńska**, RMF24, 12.11.2010, Autor: Mariusz Piekarski  
<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-prokuratorzy-nie-skorzystaja-z-zeznan-kontrolerow-ze,nId,307140>

Polskie prawo nie przewiduje możliwości wycofania zeznań, które już są w aktach sprawy. Potwierdził to w rozmowie z naszym dziennikarzem były minister sprawiedliwości **Zbigniew Cwiągalski**. Polscy prokuratorzy mimo to przystają na wniosek Rosjan.

Skoro zatem dwie czynności procesowe zostały wykonane niezgodnie z prawem, wydaje się, że nie możemy ich wykorzystać w porządku prawnym Rzeczypospolitej Polskiej - mówi kpt. Marcin Maksjan z wojskowej prokuratury.

Inne zdanie ma były minister sprawiedliwości Zbigniew Cwiągalski. Z punktu widzenia polskiego prawa zeznania uzyskaliśmy legalnie i powinny być wykorzystywane - twierdzi. Ja rozumiem, że gdyby prokuratorzy wykradli te dokumenty stronie rosyjskiej, to byłoby z naruszeniem prawa. Ale one zostały normalnie, legalnie przekazane Polsce - podkreśla.

**Plusnina i Ryżenko dostali gotowce**, Nasz Dziennik, 12.11.2010, Autor: Piotr Falkowski  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101112&typ=po&id=po02.txt>

**Według informacji "Naszego Dziennika" "przesłuchania" rosyjskich kontrolerów lotów: Pawła Plusnina i Wiktora Ryżenki, wykonujących swoje zadania 10 kwietnia na smoleńskim lotnisku wojskowym, w ogóle nie było. Oficerowie podpisali przygotowane już rzekome zeznania (2).**

"Nasz Dziennik" ustalił, że rozbieżności w treści protokołów przesłuchań powstały wskutek obcej europejskiemu standardowi, ale rozpowszechnionej w Rosji praktyce przedstawiania świadkom gotowych tekstów zeznań, które mają jedynie podpisać. - Być może przepisy rosyjskie przewidują tworzenie takiego quasi-protokołu. W polskiej procedurze takiej możliwości nie ma.

*(2) Zapis pogrubionego akapitu można traktować jako próbę zakwestionowania merytorycznej wartości zeznań kontrolerów z 10.04.2010, co może być częścią celowej dezinformacji ze strony podmiotu udostępniającego „Naszemu Dziennikowi” informacje do artykułu, a jednocześnie świadczyć o dużej wadze jaką dezinformujący przywiązuje do złożonych przez Plusnina i Ryżenkę 10.04.2010 zeznań. W dalszej części linkowanego tekstu źródłowego znajduje się akapit z którego wynika że w Rosji dopuszcza się sporządzenie protokołu po zakończeniu zeznań:*

*„Artykuł 166 rosyjskiego kodeksu postępowania karnego (kodeksu karno-procesowego) nakazuje sporządzanie protokołu "w trakcie czynności śledczych lub bezpośrednio po ich zakończeniu", który ma "odzwierciedlać wypowiedzi osób uczestniczących w czynności śledczej"”.*

*Zatem stwierdzenie Autora artykułu że zeznań „w ogóle nie było”, jest co najmniej nadinterpretacją.*

**Podczas katastrofy piloci byli na swych miejscach**, rp.pl, 19.11.2010, Autor: jen  
[http://www.rp.pl/artykul/2,566364\\_Blasik-nie-pilotowal-rzadowego-tupolewa.html](http://www.rp.pl/artykul/2,566364_Blasik-nie-pilotowal-rzadowego-tupolewa.html)

Szeląg przyznał, że - na mocy konwencji międzynarodowych będących podstawą polsko-rosyjskiej pomocy prawnej, stanowisko prokuratury rosyjskiej, która unieważniła zeznania dwóch kontrolerów z 10 kwietnia i przysłała ich nową wersję z sierpnia, musi być wiążące. Niezależnie od tego jednak, te dokumenty pozostają w aktach, ale są "wyłączone z procesu wnioskowania".

- Niemniej jednak zwróciliśmy się do prokuratury rosyjskiej o wyjaśnienie tych stwierdzonych przez nich nieprawidłowości lub nierzetelności w pierwszych zeznaniach. Poza tym uważamy, że wszystkie osoby, jakie przebywały na terenie wieży kontrolnej, muszą być ponownie przesłuchane, i to z udziałem polskiego prokuratora. Liczba pytań cały czas się konkretyzuje - dodał Szeł Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie.

**Wykładnia prokuratury jest z sufitu**, Nasz Dziennik, 20-21.11.2010, Autor: Zenon Baranowski  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101120&typ=po&id=po01.txt>

Opinii prokuratury nie podzielają pełnomocnicy rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej. - Przepisy, na które powołał się płk Szeląg, nie mają zastosowania do tych protokołów - podkreśla mecenas Piotr Pszczółkowski. Prawnik wskazuje, że polski kodeks postępowania karnego nie precyzuje sytuacji, kiedy protokół przesłuchania można uznać za nieważny. - Nawet gdyby Rosjanie uznali go za nieważny, to w Polsce żaden protokół, w którym byłby błąd co do daty czy do godziny przesłuchania, przez żaden sąd nie zostałby anulowany. Wykładnia prokuratury jest z sufitu - ocenia adwokat.

Rosjanie już zdążyli przysłać nowe, "poprawione" zeznania Pawła Plusnina i Wiktora Ryżenki. Nie ma już w nich mowy o podawaniu załodze polskiego samolotu nieprawdziwych informacji o warunkach pogodowych, a w budynku kontroli lotów nie było trzeciej osoby.

Pułkownik Szelaąg podkreśla, że te protokoły pozostaną co prawda w aktach sprawy, ale nie będą brane pod uwagę przy wyciąganiu wniosków w postępowaniu. Zaznacza, że nie uczestniczył w unieważnionych przesłuchaniach.

**Chce uchylić unieważnienie zeznań**, *niezależna.pl*, 15.12.2010

[http://niezależna.pl/artukul/chce\\_uchylic\\_uniewaznienie\\_zeznan/42506/1](http://niezależna.pl/artukul/chce_uchylic_uniewaznienie_zeznan/42506/1)

Prokurator generalny będzie domagał się od Rosjan uchylenia unieważnienia zeznań kontrolerów ze Smoleńska.

W piśmie do swojego odpowiednika - prokuratora generalnego Rosji, Jurija Czajki - Seremet wyraził wątpliwości odnośnie unieważnienia pierwotnej wersji zeznań kontrolerów ze Smoleńska. Znalazła się tam także prośba o ewentualne uchylenie tej decyzji. Andrzej Seremet zaznaczył jednocześnie, że respektujemy dotychczasowe decyzje rosyjskich prokuratorów - podaje RMF FM.

**Operat "Logika" zniknął z zeznań kontrolerów**, *Nasz Dziennik*, 17.12.2010, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101217&typ=po&id=po08.txt>

W nowych zeznaniach Plusnina i Ryżenki:

- brakuje danych o fakcie pobytu trzeciej osoby w budynku kontroli lotów.
- Pojawia się też informacja, jakoby Tu-154M był sprowadzany na ziemię według procedur cywilnych. Wcześniej nie było o tym mowy.
- Co więcej, kontrolerzy sugerowali, że chodziło o procedury wojskowe. W nowych zeznaniach brak też powołania się na łączenie wieży z Moskwą - z operatem o nazwie "Logika".
- Zeznania są sprzeczne, dodano do nich zupełnie nowe elementy. W moim przekonaniu, nowe zeznania są zbudowane pod jedną tezę, która brzmi: winni katastrofy są piloci. Dlatego też uważam, że po stronie rosyjskiej mamy do czynienia z preparowaniem dowodów i manipulacją tymi materiałami - mówi mecenas Rogalski.

## DZIURAWE ZAPISY Z CVR

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 10,59

**Edmund Klich:** I już w godzinach wieczornych, chyba około godziny 20.00, w każdym razie było już ciemno, zostaliśmy przewiezieni na miejsce zdarzenia. (...)

Te rejestratory żeśmy zobaczyli. 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. (...)

Czy ja przekazałem Rosjanom rejestratory, nie mając do tego żadnych uprawnień? Ja ich nie miałem, więc nie mogłem im przekazać, gdybym miał je w teczce, to pewnie bym ich nie dał. No, oczywiście mogłem się rzucić na te rejestratory i powiedzieć „to jest polskie i wam nie dam”. Wtedy razem z tymi rejestratorami bym poleciał do Moskwy, bo pewnie użyłoby siły.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: [obiboknawlasnykoszt@tlen.pl](mailto:obiboknawlasnykoszt@tlen.pl) - blog

**Pełnomocnik Polski, akredytowany przy Komisji Badania Wypadków Federacji Rosyjskiej, plk dr Edmund Klich:** To się nawet na takich rejestratorach rejestruje dźwięki przełączników i rozpoznaje przez jakieś tam badania, jaki to był przełącznik, więc to trwa. To trwa. I jeszcze ja nie wiem, trudno mi przewidzieć, kiedy zakończy się, że będzie sekunda po sekundzie. Ja mam jeden arkusz takiego odpisu. To jest z dokładnością do dziesiątej setnej sekundy rozpisanie, kto, co mówił. (...)

Morozow prosił mnie wprost, mówi: Edmund zrób coś, bo w naszym ministerstwie spraw zagranicznych jest szum wielki, bo ktoś ogłosił po stronie polskiej – nie wiem kto, ale raczej po stronie prokuratury, bo po tej cywilnej to nikt nie miał możliwości – że będą odtajnione rozmowy w kabinie.

**Posel Antoni Macierewicz (PiS):** Ale pytałem o procedury. Czy są zapisy jakieś proceduralne, które tego zakazują? O to pytam.

**Pełnomocnik Polski, akredytowany przy Komisji Badania Wypadków Federacji Rosyjskiej, plk dr Edmund Klich:** Jest do załącznika 13 jest jeszcze dodatek któryś, który wyraźnie wskazuje, żeby całości nie ujawniać. Ujawnia się, w jakim zakresie? W celu wsparcia analizy.

**Mikrofony z kokpitu Tupolewa mogły nagrać rozmowy VIP-ów**, *RMF24*, 14.04.2010, autor Krzysztof Zasada

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-mikrofony-z-kokpitu-tu-154-mogly-nagrac->

[rozmowy-vip-ow,nId,272639](#)

W Tu-154 mikrofony w kabinie pilota rejestrujące rozmowy załogi są tak czułe, że są w stanie nagrać nawet VIP-ów siedzących w pomieszczeniu znajdującym się tuż za kokpitem - dowiedział się dziennikarz RMF FM Krzysztof Zasada.

Mikrofony są bardzo czułe, nagrywają wszystkie szmery w kokpicie, a także odgłosy z saloniku dla VIP-ów nawet przy zamkniętych drzwiach - tak twierdzi w rozmowie z Krzysztofem Zasadą nasze źródło w otoczeniu komisji badania wypadków lotniczych.

**Czarna skrzynka Tu-154 mogła nagrać dźwięki z części pasażerskiej**, *Dziennik Gazeta Prawna*, 20.04.2010

[http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/415095,czarna\\_skrzynka\\_tu\\_154\\_mogla\\_nagrac\\_dzwieki\\_z\\_czesci\\_pasazerskiej.html](http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/415095,czarna_skrzynka_tu_154_mogla_nagrac_dzwieki_z_czesci_pasazerskiej.html)

Naczelną Prokuraturę Wojskową (NPW) podała wczoraj, że na pokładzie Tu-154 nie było urządzenia rejestrującego dźwięki z części pasażerskiej.

Miało być to dementi naszych wczorajszych informacji. Tyle że my napisaliśmy, że chodzi o nagranie z czarnej skrzynki rejestrującej dialogi w kabinie pilotów. Nasi rozmówcy z prokuratury wojskowej potwierdzają te informacje. Ich zdaniem są tam odgłosy pochodzące z saloników przylegających do kokpitu.

Jednak płk Zbigniew Rzepa, rzecznik NPW, zapewnia, że czarna skrzynka nagrała jedynie dźwięki tła z kokpitu załogi. Tomasz Tuchołka, jeden z nielicznych polskich specjalistów projektujących czarne skrzynki, przekonyuje, że rejestrator dźwięku nagrywa rozmowy przez trzy kanały. – Jeden to mikrofon umieszczony w kabinie, a pozostałe podłączone są do słuchawek pilotów i załogi. Mikrofon z kabiny jest tak czuły, że jest w stanie nagrać ciche rozmowy, a także dźwięk uderzenia czy odgłos silników – mówi „DGP” Tuchołka. Czy mogły się na niej nagrać głośne dźwięki z kabiny pasażerskiej? – Jeśli dźwięk był głośny, to możliwe – przyznaje Tuchołka.

**Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK)**, 19.05.2010

Wspólnie zakończono prace nad roszfrowywaniem rozmów członków załogi, identyfikacja ich głosów została przeprowadzona przez polskich lotników. Prace utrudniał wysoki poziom szumów, w tym zza otwartych drzwi od kabiny załogi.

**Mikrofony z Tu-154. "Nie wszystko co ważne stało się w kabinie"**, *onet.pl*, 30.12.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/mikrofony-z-tu-154-nie-wszystko-co-wazne-stalo-sie,1,4094616,wiadomosc.html>

Jerzy Miller, szef MSWiA stwierdził, że w sprawie katastrofy Tu-154 "są białe plamy". Według ministra kluczowe w dochodzeniu są nagrania z mikrofonów umieszczonych w samolocie. - Nie wszystko ważne, co wydarzyło się 10 kwietnia stało się w kabinie – powiedział Miller w programie "Fakty po Faktach".

- Mikrofony śledzące rozmowy, które mogą być bardzo ważne są tylko w kabinie – powiedział minister podkreślając, że choć bardzo dobrze rejestrują dźwięki, to "nie sięgają kabin pasażerów". - Te nagrania, które pochodzą z kabiny pilotów, to nie są te nagrania, które pomogą nam odpowiedzieć na ważne pytania – dodał szef resortu.

**Przy dowódcy nikt nie kozakuje**, *Z dr. mjr. rez. Michałem Fiszerem, zastępcą redaktora naczelnego miesięcznika "Lotnictwo"*, rozmawia Marcin Austyn, *Nasz Dziennik*, 24-25.07.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100724&typ=po&id=po41.txt>

Chciałbym jednak zwrócić uwagę na to, że tak naprawdę nie wiemy, co znajduje się w stenogramach. Rejestrator ma sześć kanałów, to sześć niezależnych ścieżek. Tak naprawdę nie wiemy, z której ścieżki ujawniono zapisy. Podejrzewam, że tylko z mikrofonów zamontowanych w kabinie. Tymczasem jest jeszcze zapis korespondencji radiowej, cztery kanały z "rozmównicy wewnętrznej" (czyli słuchawek i mikrofonów czterech członków załogi). To jest poniekąd sześć osobnych taśm. My znamy prawdopodobnie tylko jedną z nich. Oczywiście na niej mogły nagrać się głosy załogi, ale właściwe zapisy rozmów są na innych kanałach. Nie wiemy, czy one też znalazły się w stenogramach.

**Gdy opadła mgła**, *Nasz Dziennik*, 04.11.2010, autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101104&typ=po&id=po01.txt>

Po 18 kwietnia na prośbę KBWLP ppłk Stroiński poleciał do Moskwy, gdzie był obecny przy identyfikacji głosów członków załogi Tu-154M. Wysłuchał wtedy nagrania z rejestratora głosów z kabiny. Nagrania słuchał w

obecności przedstawiciela KBWLP i MAK. **Zobowiązał się do nieujawniania jego treści, nawet przed polską prokuraturą (1)**. Rozpoznał głosy wszystkich członków załogi.

(1) *W związku z tym zobowiązaniem nasuwa się wniosek: odtajniona **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 nie jest tożsama z oryginalnym zapisem w rejestratorze.*

**Czy Stroiński powie, co usłyszał w Moskwie?**, *Nasz Dziennik*, 03.02.2011  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110303&typ=po&id=po05.txt>

Zobowiązania wobec rosyjskiego Międzynarodowego Komitetu Lotniczego, który badał okoliczności katastrofy smoleńskiej, do zachowania tajemnicy o dochodzeniu nie mogły stanowić wystarczającej podstawy do odmowy zeznań przed polską prokuraturą - uważają prawnicy. Podpisaniem takiego zobowiązania miał się zastrajać ppłk Bartosz Stroiński, pilot 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, który uczestniczył w Moskwie w identyfikacji głosów z kokpitu rządowego tupolewa.

- Nie widzę podstawy prawnej do odmowy zeznań przed prokuraturą odnośnie do prac w ramach MAK - mówi nam mecenas Bartosz Kownacki, pełnomocnik kilku rodzin smoleńskich, zastrzegając - o ile taka odmowa miała miejsce.

Jednak zgodnie z zapisami konwencji chicagowskiej MAK zobowiązał go do zachowania tajemnicy co do ustaleń z tych badań. - Podpisałem zobowiązanie, że mam się nie wypowiadać na ten temat - przyznaje w rozmowie z "Naszym Dziennikiem" ppłk Stroiński.

Pszczółkowski zwraca uwagę, że postępowanie MAK już się zakończyło i w związku z tym takie zachowanie tajemnicy już nie obowiązuje. - To było zobowiązanie ograniczone w czasie, do zakończenia prac komisji MAK - podkreśla.

*Zgodnie z informacjami „Faktu” z 05.03.2011, ppłk. Stroiński został zwolniony z pracy w 36.SPLT (por. rozdział „36.SPLT”)*

**Ekspert: podpisywałem inny zapis rozmów**, *wp.pl*, 02.06.2010, Autor: oso, mj  
<http://wiadomosci.wp.pl/kat,119674,title,Ekspert-podpisywalem-inny-zapis-rozmow,wid,12329791,wiadomosc.html?tid=1b6a8>

Pod opublikowanym stenogramem zapisów z czarnej skrzynki jest sześć nazwisk Polaków i Rosjan, ale tylko pięć podpisów - informuje TVN24. Brakuje podpisu ppłk. Bartosza Stroińskiego. - Podpisywałem dokument zawierający stenogram z rozmów - powiedział. Nie wie natomiast, dlaczego na opublikowanym dokumencie nie ma jego podpisu. Nie wiadomo, czy ten zapis różni się czymś od tamtego.

Ppłk. Stroiński jest wymieniony pod zapisem rozmów jako osoba, która rozpoznała głosy. Pomimo tego, przy jego nazwisku brakuje jego podpisu. Wojskowy przyznaje jednak, że stenogramów jeszcze nie czytał i nie wie, czy wersja, którą on podpisał, czymś się różni od tej opublikowanej.

Stroiński tłumaczy, że ujawniony zapis pochodzi z 2 maja, a on wyleciał z Moskwy wcześniej.

**Zapisy nagrań z czarnych skrzynek są w Polsce**, *RMF FM*, 31.05.2010  
<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-zapisy-nagran-z-czarnych-skrzynek-sa-w-polsce,nId,281027>

Rosja przekazała w poniedziałek polskiej stronie na trzech płytach CD kopie nagrania każdego z trzech rejestratorów samolotu Tu-154. Oprócz tego dostaliśmy oryginał stenogramu rozmów w kabinie pilotów. Dokument sporządzono w dwóch egzemplarzach - oba mają status oryginału. Jeden z nich został przekazany Polsce.

**Nagły wyjazd Millera do Moskwy - co przywiózł nowego w sprawie katastrofy smoleńskiej**, *gazetaprawna.pl*, 10.06.2010  
[http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/427665,nagly\\_wyjazd\\_millera\\_do\\_moskwy\\_co\\_przywiozl\\_nowego\\_w\\_sprawie\\_katastrofy\\_smolenskiej.html](http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/artykuly/427665,nagly_wyjazd_millera_do_moskwy_co_przywiozl_nowego_w_sprawie_katastrofy_smolenskiej.html)

Polscy analitycy mieli drobny problem techniczny z odczytem zapisu czarnej skrzynki rejestrującej głos w kokpicie tupolewa, który rozbił się pod Smoleńskiem - powiedział w czwartek szef MSWiA Jerzy Miller, który

przywiózł z Moskwy nową kopię nagrania.

Jak wyjaśnił, czarna skrzynka rejestrująca dźwięk w rozbitym 10 kwietnia pod Smoleńskiem Tu-154M to bardzo stara technologia - magnetofon szpulowy. "A w związku z tym przy tzw. rewersie, czyli gdy szpula dochodzi do końca i cofa, mieliśmy kłopot z odczytaniem tej końcóweczki, więc jeszcze raz otwieraliśmy sejf, jeszcze raz kopiowaliśmy, żeby tę końcóweczkę jeszcze raz dokładnie sobie przekopiować. W czasie tego rewersu doszło do zmiany prędkości zapisu. To jest mechanizm, który ma swoje wady" - mówił.

Jak zaznaczył, nie chodzi o ostatnie sekundy lotu, lecz o ten moment, gdy pracująca w czarnej skrzynce bez przerwy w obie strony taśma kończy się na szpuli i cofa - nastąpiło to mniej więcej w połowie liczącego około 30 minut zapisu. "Ponieważ przywiązujemy do tego bardzo dużą wagę, nie mogliśmy sobie pozwolić na jakiegokolwiek wątpliwości" - dodał.

Podkreślił zarazem, że wykryta usterka nie wpływa na dokonaną dotąd transkrypcję rozmów zarejestrowanych w kokpicie samolotu. "Wczoraj ponownie przesłuchaliśmy oryginał i ponownie stwierdziliśmy, że jest dokładnie tak samo jak w transkrypcji" - ocenił Miller.

Wyjaśnił, że na usterkę natrafiono w trakcie "odszumiania" nagrania. "Ze względu na to, że ta kopia ma charakter dowodu rzeczowego, musieliśmy zadbać, żeby wszystkie elementy były bez zarzutu" - podkreślił.

**Rosjanie przekazali Polsce niekompletne nagrania czarnych skrzynek? Interwencja ministra Millera, Wprost, 15.06.2010**

<http://www.wprost.pl/ar/198897/Rosjanie-przekazali-Polsce-niekompletne-nagrania-czarnych-skrzynek-Interwencja-ministra-Millera/>

Na pierwszym przekazanym przez Rosjan nagraniu zapisu rozmów w Tu-154 brakowało 16 sekund - podaje RMF FM. Właśnie po ten brakujący fragment polecał w trybie pilnym w połowie ubiegłego tygodnia do Moskwy szef MSWiA Jerzy Miller.

Według RMF FM polscy śledczy zaczęli podejrzewać, że przekazane taśmy były montowane, a przekazane nagranie nie była wierną kopią. Wówczas o całej sprawie poinformowano Jerzego Millera. Obawiano się olbrzymiego skandalu. Miller błyskawicznie skontaktował się z szefową rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) Tatianą Anodina.

Minister Miller pojechał do Moskwy i jeszcze raz skopiował taśmy na CD. Tym razem już cały zapis łącznie z brakującymi 16 sekundami.

**Smoleńsk 10/04. To naprawę jest "śledztwo". Edmund Klich opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą, wpolityce.pl, 22.10.2010**

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokują\\_i\\_strasza\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokują_i_strasza_.html)

"Szanowna Pani Przewodnicząca, zwracam się do pani przewodniczącej o wyjaśnienie następujących problemów. (...) Wnioskujemy o sprawdzenie przeprowadzenia taśmy z rejestratora w miejscu zniekształcenia zapisu." To chodziło o to, że tam było zniekształcenie takie, wynikało to ze zgięcia technicznego, to żeśmy uzyskali później, jeszcze raz było to przegrywane.(2)

(...) 18 sierpnia, kiedy był pan minister Parulski, chodziło o dodatkowe przegranie z rejestratorów lotów rozmów w kabinie

(2) Fragment interwencyjnego pisma Edmunda Klicha do Tatiany Anodiny z 20.07.2010

**Znowu trzeba kopiować nagrania, Nasz Dziennik, 18.08.2010, Autor: Paweł Tunia, Amb**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=sw&dat=20100818&id=sw02.txt>

Sejfy zawierające oryginały czarnych skrzynek z Tu-154M, który uległ katastrofie pod Smoleńskiem, mają dziś zostać ponownie otwarte w rosyjskim MAK. Według naczelnego prokuratora wojskowego gen. Krzysztofa Parulskiego, który przebywa w Moskwie, konieczne jest skopiowanie - po raz kolejny - kilku fragmentów zapisanych w nich nagrań. Z jakiego powodu i w jakim celu - tego prokurator jeszcze nie wyjaśnił.

Informację o ponownym kopiowaniu skrzynek przekazało wczoraj radio RMF FM. Generał Krzysztof Parulski nie powiedział, jaki jest cel i zakres tej czynności.

**Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej z dnia 21.10.2010**

[http://www.npw.gov.pl/491-4a112b267c50b-22903-p\\_2.htm](http://www.npw.gov.pl/491-4a112b267c50b-22903-p_2.htm)

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie prowadząca śledztwo w sprawie zaistniałego w dniu 10 kwietnia 2010 roku około godz. 9.00 czasu polskiego, w pobliżu lotniska wojskowego w Smoleńsku na terenie Federacji Rosyjskiej, nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu powietrznym, w wyniku której śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie samolotu Tu-154M 101, w tym prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Lech Kaczyński oraz

członkowie załogi wskazanego statku powietrznego, w dniach 2 i 15 czerwca 2010 zasięgnęła opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Jana Sehna w Krakowie z zakresu badań fonoskopijnych. W tym celu przekazała Instytutowi stanowiące dowód w sprawie, nośniki z cyfrowym zapisem dźwięku.

Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że Prokuratura uznała za dowód w sprawie cyfrową kopię zapisu z CVR, a nie oryginalny zapis na taśmie, do którego nie ma dostępu.

*Katastrofy nie powinien badać MAK, Nasz Dziennik, 22.10.2010, Z dr Tadeuszem Augustynowiczem rozmawia Marcin Austyn*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101022&typ=po&id=po51.txt>

-W Polsce wciąż trwają badania rejestratora głosu. Na czym zatem bazował MAK w swoim raporcie? Opublikowany rosyjski odczyt wystarczył do formułowania końcowych tez?

-Niechybnie bazowano na stenogramie rosyjskim, którego rzetelność należy kwestionować, ponieważ zawiera on szereg błędów, które udowadniają, że nie odzwierciedla on realnej sytuacji panującej w kokpicie.

Wahania prędkości i przeciążenia odnotowane przez MAK pokazują, że oficjalna wersja zachowania samolotu jest sprzeczna z prawem zachowania pędu i prawem o nierozrywalności strug powietrza.

Wiemy ponadto, że nie ma możliwości, by mówić dwie rzeczy jednocześnie, a to robi w stenogramie nawigator, śp. kpt. Artur Ziętek, aż pięciokrotnie.

Ponadto nie da się oznaczyć z dokładnością do jednej dziesiątej sekundy momentu początku i końca każdego z czterech identycznych dźwięków, które pojawiają się w tym samym czasie. To nierealne przy obecnej technologii (były to sygnały przeciągłe na częstotliwości, o ile pamiętam, 400 Hz - 3 sygnały autopilota i jeden sygnał wysokościomierza barycznego o wysokości 100 m (3)).

Wreszcie w stenogramie to samolot z opadania 20 m/s zostaje wyprowadzony w lot poziomy w 4-5 sekund. To nie jest możliwe na tym typie, zważywszy, że obracając się na grzbiet, maszyna miała lot poziomy przez chwilę utrzymać. (4)

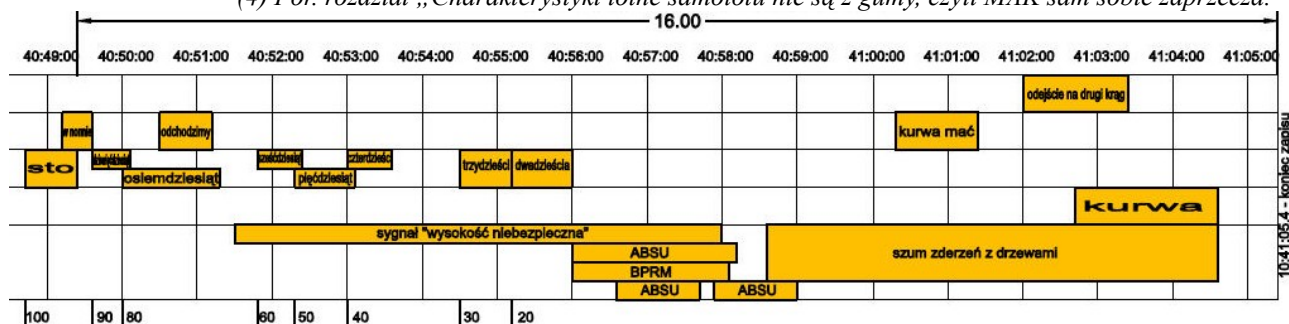
Widać, że stenogram został zmodyfikowany w ostatnich 16 s (5), aby ukryć awarię, jaka nastąpiła w samolocie, i stworzyć wersję przeciągnięcia, którego miał dokonać pilot już na wysokości 100 m, który jakoby później nie umiał wyjść z tego przeciągnięcia i w ten sposób rozbił maszynę.

- Czy sposób, w jaki obchodzono się z czarnymi skrzynkami - od momentu ich znalezienia, poprzez zabezpieczenie, kopiowanie, aż do badania - gwarantował, że dane do analiz były wiarygodne?

- Nie, ponieważ łamiąc postanowienia załącznika 13 konwencji chicagowskiej, Rosjanie 10 kwietnia podjęli bez udziału Polaków i przetrzymywali przez 6-10 godzin czarne skrzynki. Następne ich badanie odbywało się z udziałem jednego specjalisty polskiego, Sławomira Michalaka, i jednego pilota Waldemara Targalskiego. Ponieważ było ich dwóch, nie mogliby zapewnić całodobowego nadzoru trzech badanych skrzynek przez wiele tygodni. Przypominam, że w kopiach przekazanych Polsce, sporządzonych komisyjnie, zabrakło 16 sekund nagrania, po które potem minister Jerzy Miller jechał do Moskwy.

(3) *Chodzi o sygnał radiowysokościomierza, nie wysokościomierza barycznego. Por. rozdział „Czy załoga posługiwała się radiowysokościomierzem?”*

(4) *Por. rozdział „Charakterystyki lotne samolotu nie są z gumy, czyli MAK sam sobie zaprzecza.”*



(5) *Ostatnie 16 sekund „Transkrypcji 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 (pominięto sygnały generowane przez TAWS i komendy kontroli lotów), oprac. Autor. Por. tabele z rozdziału „W okolicach wysokości decyzji”*



**Seremet: Prokuratura w październiku ujawni cały materiał ze stenogramów**, *gazeta.pl*, 19.07.2010

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8153125,Seremet\\_Prokuratura\\_w\\_pazdzierniku\\_ujawni\\_caly\\_mater\\_ial.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8153125,Seremet_Prokuratura_w_pazdzierniku_ujawni_caly_mater_ial.html)

- Odczytano kilkanaście nowych słów. Nie są one jednak w żaden sposób potwierdzić ani obalić hipotez postawionych przez prokuratorów - mówi prokurator generalny Andrzej Seremet w RMF FM. Seremet obiecuje, że po zakończeniu prac prokuratura udostępni cały materiał opinii publicznej.

Specjaliści z Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie zakończyli już odszumianie taśm i rozpoczęto ich ponowne odsłuchiwanie.

Ekspertcy z krakowskiego Instytutu mają również wydać opinię, czy taśma którą badają nie była montowana.

**Stenogramy z kabiny pilotów nie będą upublicznione**, *onet.pl*, 26.07.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/stenogramy-z-kabiny-pilotow-nie-beda-upublicznione,1,3539773,wiadomosc.html>

Polscy biegli kończą odczytywanie nagrań rozmów w kabinie prezydenckiego tupolewa. Całość zapisu nie będzie jednak ogłoszona publicznie. Z pełnymi wynikami prac ekspertów zapoznają się jedynie członkowie komisji badającej przyczyny katastrofy 10 kwietnia - informuje portal rmf24.pl.

Zdaniem ministra spraw wewnętrznych i szefa komisji śledczej Jerzego Millera **zwykły obywatel nie ma wystarczającej wiedzy, by zrozumieć stenogramy i wyciągnąć odpowiednie wnioski**. Jak powiedział Miller, interpretowanie suchych sformułowań bez kontekstu i wiedzy lotniczej może prowadzić do opacznego zrozumienia tego, co mogło dziać się w kabinie pilotów - czytamy w tekście Mariusza Piekarskiego.

**РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М, КНИГА 2,8.8.4.4**

*Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie*

Odlączenie automatycznych reżimów pracy systemu ABSU

Przy odlądzeniu systemu, w każdym przypadku rozlega się krótkotrwała (1,5-2 sek.) (6) sygnalizacja dźwiękowa.

*(6) wg **Transkrypcji 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, w czasie 10:40:56-10:40:58,2 rozlega się dźwięk rozłączenia jednego z kanałów ABSU. Jest on o 0,2 sek. dłuższy niż przewiduje cytowana instrukcja.*

**Rosjanie "odczytali" nawet frazy, których nie było . "ILS niestety nie mamy" nie było na taśmie**, *Nasz Dziennik*, 04.11.2010

[http://www.naszdziennik.pl/bpl\\_index.php?typ=po&dat=20101104&id=po42.txt](http://www.naszdziennik.pl/bpl_index.php?typ=po&dat=20101104&id=po42.txt)

Siódmego czerwca Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie poinformował prokuratora mjr. Jarosława Seja z Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie, że na przekazanej przez moskiewski MAK płycie z kopią zapisu CVR z kabiny Tu-154M stwierdzono brak 17,3 s zapisu. Dwa dni później minister Jerzy Miller i gen. Tatiana Anodina, odbierając w Moskwie nowe kopie rejestratora, podpisali protokół potwierdzający poprawność i autentyczność nagrań.

Chodzi o fragment transkrypcji: "ILS niestety nie mamy. Kurs lądowania 2--5-9 ustawiony. ARK mamy przygotowane, 310/640 nastrojone. Piątka, szóstka, automat ciągu" po początek passusu: "Aaa... Polski 1-0-1, według ciśnienia 7". Opis "rozszyfrowany" w ten właśnie sposób przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy, zdaniem specjalistów z Krakowa, fizycznie po prostu nie istniał. Instytut zaleca zweryfikowanie zawartości kopii i porównania jej z materiałem, jakim dysponuje Komisja Badania Wypadków Lotniczych Jerzego Millera.

Zdaniem prokuratora Parulskiego, problem z nagraniem wynikał z użycia w Tu-154M dłuższej o 8 minut niż standardowa taśmy (30 min), co przy rewersie skutkowało niedostrojeniem urządzeń przegrywających i w efekcie wybrakowaną kopią. Braki dotyczyć miały czasu na mniej więcej 10 minut przed katastrofą.

*Poniżej: zestawienie rozmów załogi „101” wg. „Transkrypcji...” MAK z rozmowami załóg na pokładzie lądujących samolotów Tu-154 poniżej 100m (pominięto dźwięki generowane przez urządzenia pokładowe) oraz prędkości pionowych dla lotu „101” i poszczególnych lądowań. Zestawienie z filmów:*

1- <http://www.youtube.com/watch?v=aA-O2B6yp0E>

2- <http://www.youtube.com/watch?v=Qe50R7Iufls>

3- <http://www.youtube.com/watch?v=BqzIV48iZ08>

*Opracowanie: Autor*



**„Piloci Tupolewa byli bez szans”, Rzeczpospolita z 11-12.12.2010 r., wywiad z Edmundem Klichem przeprowadzony przez Michała Majewskiego i Pawła Reszkę**

*P:* Zeznania kontrolerów różnią się od tego, co jest w zapisach rozmów?

*O:* Tak, są tam pewne sprzeczności, wykazałem je zresztą w swoich uwagach przesłanych do komisji Millera. Ale zeznania nie są ważne, bo mamy w ręku zapis tego, co tam się realnie działo. Poza tym mam wrażenie, że Rosjanie wielu fragmentów nie odczytali dobrze. **Słyszałem na taśmie komendy, których nie ma w stenogramie.**

**Prokuratura na tropie moskiewskiej częstotliwości, TVN24, 03.11.2010,**

[http://www.wpolityce.pl/view/3475/Czy\\_nagranie\\_ze\\_skrzynki\\_tupolewa\\_jest\\_wiarygodne\\_\\_Coraz\\_wiecej\\_watpliwosci\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3475/Czy_nagranie_ze_skrzynki_tupolewa_jest_wiarygodne__Coraz_wiecej_watpliwosci_.html)

- Rejestrator głosu, który był zainstalowany na pokładzie TU 154, technologicznie jest klasycznym magnetofonem taśmowym. Trzeba pamiętać, że zniekształcenia i zakłócenia dźwięku, pojawiają się nie tylko podczas zapisu, ale także podczas procesu odczytu. Jednym z często spotykanych zakłóceń bywa tak zwane tętnienie pochodzące z sieci energetycznej – tłumaczy Tomasz Tuchołka, wiceprezes firmy ATM Avionika, która skonstruowała i badała polską czarną skrzynkę.

Teraz Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie stara się usunąć to buczenie. Ale by to zrobić, musi precyzyjnie poznać częstotliwość prądu w Moskwie w dniu, w którym kopiowano nagranie z czarnej skrzynki. - Znając dokładną częstotliwość prądu można usunąć zakłócenia, które wywołuje – mówi Tuchołka.

Eksperti zwracają uwagę, że może być jeszcze inny powód, dla którego polscy biegli chcą poznać częstotliwość prądu. **Dzięki temu można sprawdzić czy nagranie rzeczywiście skopiowano w Moskwie i czy w nie ingerowano**

*Fakt pojawienia się na płytach CD stanowiących zapis z rejestratora CVR , a przekazanych Polsce przez MAK zakłóceń („buczenia” ) można zinterpretować następująco:*

- nagranie zostało wykonane w sposób niedbały i skrajnie nieprofesjonalny, ale zawartość merytoryczna jest zgodna z oryginalnym zapisem;

- zakłócenia zostały wprowadzone celowo, z zamiarem ukrycia manipulacji dokonanej przez stronę rosyjską na kopii zapisu z rejestratora, w nadziei że strona polska przejdzie nad jakością przekazanego materiału do porządku dziennego, w obawie przed kolejną wizerunkową kompromitacją min. Jerzego Millera któremu przez 8 miesięcy trwania śledztwa nie udało się przywieźć do Polski bezbłędnej kopii zapisu CVR ;

- przedstawione kłopoty IES w Krakowie są tak naprawdę informacją, że w Instytucie już odkryto fałszerstwo na kopiach rejestratorów. Z obawy o bezpieczeństwo własne i rodzin pracownicy Instytutu nie są skłonni udzielić takiej informacji wprost,

-w dniu 15.10.2010, a więc ok. 2 tygodni przed ogłoszeniem problemów z „buczeniem” na kopii rejestratora CVR, minister sprawiedliwości Krzysztof Kwiatkowski, odwiedzając IES ogłosił, że instytut otrzyma dodatkowe 200 tys. zł przeznaczone na finansowanie ekspertyz związanych z Katastrofą Smoleńską. Informacja o problemach z „buczeniem” może być sygnałem, że przekazana kwota, w związku z nowymi trudnościami technicznymi jakie pojawiły się przy próbie odczytu kopii CVR, może okazać się niewystarczająca.

*Pomimo trudności, w IES w Krakowie odczytano z kopii rejestratorów CVR, że po minięciu wysokości 100 m, IP powiedział „Odchodzimy” (informują o tym polskie Uwagi do Raportu MAK, pkt 3.1.59, str.143 upublicznione przez MAK 12.01.2011). Kilka dni później (17.01.2011) wiceprzewodniczący polskiej komisji badającej wypadek Tu-154 płk Mirosław **Grochowski** (7) poinformował, że Instytut odczytał także padającą bezpośrednio przed tym wypowiedź n/n „Nic nie widać.”*

*(7) płk. Mirosław **Grochowski** był szefem Inspektoratu MON do spraw bezpieczeństwa lotów i polskiej komisji w Smoleńsku, przez pierwsze dni po katastrofie płk.Edmund Klich był jego zastępcą (w związku z przyjęciem jako podstawy prawnej dalszych działań załącznika 13 do konwencji chicagowskiej i znajomością tejże konwencji przez Klicha). 13.04.2010 odwołany z funkcji szefa komisji (jego miejsce zajął akredytowany). Stało się to wg słów Klicha na konferencji u premiera Putina:*

*E.Klich:* Udałem się na tę konferencję. Pierwszy głos zabrał pan premier Putin, później jego zastępca pan Iwanow i jako trzecia pani Anodina – szefowa MAK-u, która jasno powiedziała, że będzie procedowanie według załącznika 13.

*W związku z tym zorientowałem się... Aha i Morozow mi mówi od teraz ja jestem szefem. Więc już został wycofany ten przedstawiciel wojskowy. (...) Była to trochę stresująca sytuacja dla*

strony wojskowej szczególnie. Ja rozumiem, bo jeśli ktoś jest szefem i nagle zostaje przesunięty... Ja oczywiście ustanowiłem go od razu zastępcą, prawda? Jesteśmy, znamy się i mówię: słuchaj Mirek, to nie moja decyzja, jeśli tak, to ja ciebie wspierałem wczoraj i bym wspierał do końca, bo to nie jest sprawa moja, ambicji moich tylko sprawa kraju, reprezentowania kraju i dbania o to, żeby to badanie było robione profesjonalnie, żeby wszystkie sprawy związane z tym badaniem były jasne, klarowne dla obydwu stron. No i od tego momentu zauważyłem, że ta współpraca zaczęła się poprawiać. Już nie było tych problemów proceduralnych, bo i pan Morozow i ja, znaleźliśmy załącznik 13 i nie było już tutaj pod tym względem żadnych konfliktów.

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/katastrofa-tu-154-odczytano-nowe-slowa-z-kokpitu,1,4112496,wiadomosc.html>  
<http://zbigniwkozak.pl/?p=1220>

*Nie można wykluczyć że (podana prawie bezpośrednio zakończeniu badania katastrofy przez MAK) informacja o dodatkowych słowach odczytanych z wątpliwej jakości nagrania (kopii) przekazanej przez stronę rosyjską:*

- ma być formą nacisku - przy założeniu że Rosjanie także odczytali wymienione frazy, lecz nie udostępnili ich stronie polskiej.

*Jest prawdopodobne że IES w Krakowie zidentyfikował także dodatkowe, nieujawnione jeszcze wypowiedzi lub dźwięki w kabinie mogące mieć wpływ na przyczyny katastrofy. Nawet jeśli Rosjanie o nich nie wiedzą lub nieprawidłowo je zinterpretowali, jest to czytelne ostrzeżenie że strona polska może je upublicznić w celu zakwestionowania tez wyciągniętych przez MAK w ostatecznym Raporcie.*

*Jednak próbę taką w skali międzynarodowej można uznać za mocno spóźnioną i nieskuteczną w związku z faktem że ostateczna narracja rosyjska o przyczynach katastrofy została przyjęta na świecie w zasadzie bez uwag;*

- jest próbą dalszego osłabienia pozycji premiera Tuska w starciu z prezydentem Komorowskim i jego zapleczem z WSI (8).

- jest elementem walk wewnętrznych w PO mających na celu usunięcie Tuska z funkcji szefa partii.

*Dodatkowe fakty przeczące oficjalnej narracji MAK pokazują bowiem jednoznacznie, że podjęta przez premiera decyzja o przekazaniu śledztwa Rosji była błędna i jego (w przeciwieństwie do prezydenta) obciąża najbardziej. Próba ta może być dedykowana na Polskę (w skali międzynarodowej Komorowski już zaproponował Miedwiediewowi grę w celu osłabienia Tuska, co prawdopodobnie zostało przez stronę rosyjską podjęte i trwa). Oznaczałoby to że minister Jerzy Miller tym działaniem oferuje chęć przejścia do obozu prezydenckiego i opuszczenia tracącego popularność premiera;*

- któryś z pracowników IES zaryzykował i upublicznił wypowiedź, czego nie dało się już „przykryć” medialnie i musiała ona zostać potwierdzona przez tzw. „czynniki oficjalne” - Komisję Millera. Po upokorzeniu jakiego doznali Polacy w dniu 12.01. 2011 w związku ze sposobem publikacji i głównymi tezami Raportu MAK pobudki patriotyczne takiej osoby nie mogły zostać a priori odrzucone.

*Analizę różnic w odczytach zapisów CVR, pokazującą różnice w zawartości merytorycznej odczytanego materiału zamieścił w materiałach internetowych w dniu 20.01.2011 TVN24. Wynika z niej że podane w „Transkrypcji MAK” nr 1 rzekome wypowiedzi zostały przez stronę rosyjską włączone do niej w celu uprawdopodobnienia tezy o naciskach na załogę i są kolejnym przypadkiem dezinformacji ze strony MAK :*

***Kto co mówił w tupolewie? Każdy słyszy co innego, TVN24, Autor: mkg/fac/k***

<http://www.tvn24.pl/-1,1690042,0,1,kto-co-mowil-w-tupolewie-kazdy-slyszy-co-innego,wiadomosc.html>

Według rosyjskiego stenogramu polski nawigator wypowiedział następujące słowa: "**Wkurzy się jeśli, (niezrozumiale). Jedna mila od pasa**". Wnioski komisji MAK są jednoznaczne: w kabinie była silna presja na lądowanie w Smoleńsku. (...)

Według ekspertów polskiej komisji jest to teza pochopna, bo w tym samym momencie nagrania usłyszeli co innego i twierdzą, że zwrot "wkurzy się" nie pada.

- **Powiedz, że jeszcze jedna mila od osi została** - tak brzmią ich zdaniem słowa nawigatora wypowiedziane o godz. 8:37:56 (...)

o godz. 8:40:44, w kabinie padają słowa nieodczytane przez Rosjan. Według polskich ekspertów brzmią one: "**Nic nie widać**" (...)

- Zwracam uwagę na dwukrotnie wypowiedziane to samo słowo: "**odchodzimy**". W wersji rosyjskiej występuje raz i

wypowiedział je drugi pilot. W wersji polskiej powiedział to dowódca załogi i potwierdził drugi pilot - tłumaczył minister (*Jerzy Miller*).

(...) Ze stenogramów opublikowanych przez komisję Jerzego Millera wynika, że polscy piloci zdawali sobie sprawę z tego, że tuż przed pasem lotniska w Smoleńsku znajduje się głęboki wąwóz.

- **Tam jest obniżenie Arek** - miał zgodnie z polską wersją o godz 8:40:04 powiedzieć drugi pilot.

- **Wiem zaraz będzie. Tam to jest taki** - odpowiedział kapitan tupolewa dwie sekundy później.

W wersji rosyjskiej ten dialog nie został odczytany i oznaczony jest jako niezrozumiały.

(8) *Tezę tę uprawdopodobnia ogłoszenie również w dniu 17.01.2011 dwóch kompromitujących premiera informacji:*

- że już 13.04.2010 zgodził się on, że lot Tu-154M „101” w dniu katastrofy ma być traktowany jako cywilny (z wynikającymi z tego konsekwencjami co do prowadzenia śledztwa na podstawie konwencji chicagowskiej). Decyzję de facto podjął premier Putin, a Tusk wyraził na nią zgodę;

- iż ICAO odmówiło rozpatrzenia ewentualnego polskiego odwołania od Raportu MAK (9), uzasadniając to faktem że Tu-154M „101” wykonywał lot wojskowy, a nie cywilny.

O sile ataków na premiera świadczy także opublikowany w dniu 17.01.2011 raport Press-Service Monitoring Mediów, z którego wynika że Donald Tusk jest najczęściej krytykowanym szefem partii w mediach, i wyprzedził w tym względzie także Jarosława Kaczyńskiego.

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/318003,to-putin-zdecydowal-o-podstawie-badania-katastrofy.html>

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110117&typ=po&id=po03.txt>

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/318000,czarny-bohater-mediow-tusk-przed-kaczynskim.html>

(9) **Rząd w bardzo niezręcznej sytuacji**, rp.pl, 17.01.2011, Autor: Tomasz Pietryga

<http://www.rp.pl/artykul/2,595544-Rzad-w-bardzo-niezrecznej-sytuacji.html>

– Kwietniowy lot Tu-154 był lotem państwowym, a nie cywilnym. Organizacja ICAO zajmuje się jedynie lotami cywilnymi – powiedział Denis Chagnon. Oznacza to, że ICAO nie przewiduje rozstrzygnięcia sporu między polskim a rosyjskim rządem.

Cała ta sprawa stawia w bardzo niezręcznej sytuacji rząd oraz Donalda Tuska. Chodzi nie tylko o to, że na czwartkowej konferencji prasowej premier wykazał się nieznajomością sytuacji prawnej, w jakiej znalazła się Polska, kwestionując raport MAK, ale pokazuje też, że opinia publiczna przez dziewięć miesięcy karmiona była fikcją. Wysocy urzędnicy państwa, z szefem rządu na czele, po prostu nie wiedzieli, na jakiej podstawie prowadzone jest rosyjskie śledztwo, utrzymując, że była to konwencja chicagowska. Co gorsza, najprawdopodobniej przez ten czas nikt nie dokonał żadnej analizy prawnej prowadzonego przez Rosjan śledztwa.

Na konferencji prasowej prokuratorów wojskowych po powrocie z Rosji w dniu 18.02.2011 (10) prokurator Parulski stwierdził, że wydane na podstawie zapisów rejestratorów opinie polskich biegłych mogą mieć charakter opinii wstępnych. Opinie ostateczne zostaną zaś wydane po zwrocie przez Rosję oryginalnych rejestratorów.

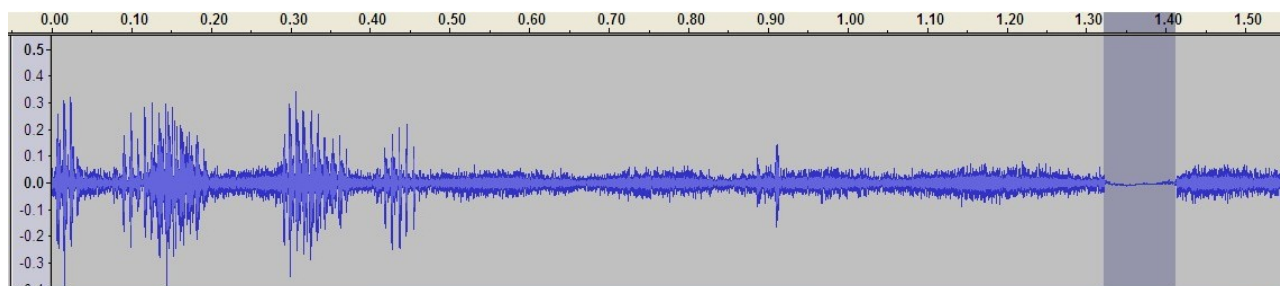
Albo więc Naczelna Prokuratura Wojskowa próbuje odwlec w czasie konieczność podjęcia wiążących decyzji na podstawie materiałów co do których jakości i prawdziwości może mieć wątpliwości, albo też sygnalizuje drogą medialną, że przekazane Polsce kopie nagrań rejestratorów nie nadają się do rzetelnego prowadzenia śledztwa.

Niestety konferencja prasowa prokuratorów została medialnie „przykryta” przez o dzień wcześniejszą konferencję ekspertów rosyjskich (11), jak również przeprowadzoną w godzinę po jej zakończeniu konferencję rosyjskiego Komitetu Śledczego. Ten fakt, wraz z zupełną nijakością i bliską zeru wartością merytoryczną większości wypowiedzi na konferencji prokuratorów polskich, przyczynił się prawdopodobnie do niedostatecznego nagłośnienia przedstawionej powyżej ważnej wypowiedzi prok. Parulskiego.

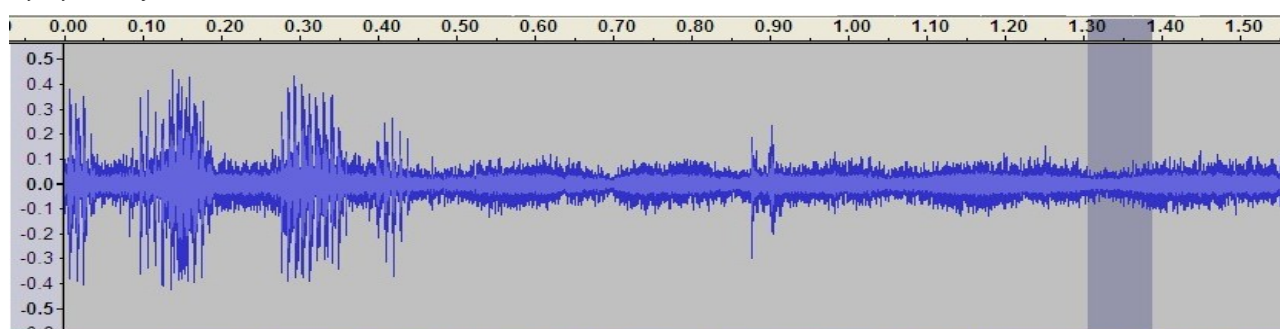
(10) prokuratorzy Naczelnej Prokuratury Wojskowej: pplk. Karol Kopczyk i mjr. Jarosław Sej wyjechali do Moskwy w dniu 31.01.2011, pracowali tam w dniach 02.02.2011-17.02.2011.

(11) por. rozdział „Wzmocnienie dezinformacji MAK: towarzyszy szympan”

Poniżej pokazano, z jakimi trudnościami wiąże się próba samodzielnego wysnucia wniosków na temat autentyczności zapisów rozmów odtworzonych na konferencji prasowej MAK w czasie prezentacji Raportu końcowego. Materiał pochodzi z analizy dostępnych w Internecie zapisów filmowych za pomocą programu Audacity. Opr. Autora.



1. Fragment ścieżki dźwiękowej z kabiny Tu-154M. Źródło: relacja z prezentacji raportu końcowego MAK. Pokazano zapis rozpoczynający się wg **Transkrypcji 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) o godz. 10:40:26,6 i trwający ok.1,55 sek. Widoczne w 1,30 sek. niesłyszalne dla człowieka, trwające ok. 0,1 sekundy wyciszenie sygnału sugeruje nieudolnie dokonaną przez MAK ingerencję w zapis dźwiękowy, a zatem łatwo wykrywalne fałszerstwo.



2. Fragment ścieżki dźwiękowej z kabiny Tu-154M z tej samej godziny, pochodzący z konferencji KBWLP (Komisji Millera) z dnia 18.01.2011. W miejscu w którym w materiale MAK znajduje się wyciszenie, tutaj **jest tylko lekkie zmniejszenie natężenia dźwięku**.

Ponieważ do analizy materiału MAK użyto 2 niezależnych zapisów i w obu przypadkach otrzymano wyciszenie w tym samym miejscu, można wykluczyć że jest ono wynikiem błędu przy pobieraniu pliku lub przypadkowego uszkodzenia znajdującego się w Internecie filmu.

O wiele bardziej prawdopodobna wydaje się teza, że MAK celowo ostentacyjnie manipulował przy zapisie dźwięku udostępnionym na konferencji prasowej, natomiast ewentualne fałszerstwa na płytach przekazanych KBWLP są o wiele bardziej profesjonalne, być może nawet niemożliwe do wykrycia bez posiadania oryginału nagrania CVR, znajdującego się w Rosji.

Pozorne niechłujstwo MAK który upublicznił manipulowane nagrania może mieć na celu zdezawuowanie opartych na ich analizie „teorii spiskowych”.

## QAR: REJESTRATOR BARDZO WOLNEGO DOSTĘPU

### Rejestrator Szybkiego Dostępu ATM-QAR

[http://www.atmavio.pl/pl/prod\\_lot02.htm](http://www.atmavio.pl/pl/prod_lot02.htm)

Rejestrator Szybkiego Dostępu (ang. Quick Access Recorder) ATM-QAR powstał jako pierwszy na świecie w pełni elektroniczny rejestrator parametrów lotu bazujący na wyjmowanej kasecie do zapisu danych. Unikalne rozwiązania techniczne pozwalają na uzyskanie wysokiej jakości rejestrowanych danych oraz dużą elastyczność w adaptacji do szerokiej gamy systemów rejestracji. O nowatorstwie i wysokiej jakości produktu świadczy najlepiej to, że ponad 200 egzemplarzy eksploatowanych jest w wielu liniach i przedsiębiorstwie na świecie.

Podstawowe cechy kasyety rejestrującej

Jest to najbardziej zaawansowany technologicznie element rejestratora. Kasecja ma formę prostokątnego modułu, bez złączy i ruchomych części, odpornego na uszkodzenia mechaniczne i elektryczne (w tym błędy obsługi). Zawiera wewnątrz nośnik informacji, jakim jest pamięć elektroniczna oraz specjalne układy pozwalające na bezstykową transmisję zarówno energii jak i danych. Takie rozwiązanie pozwoliło osiągnąć niezawodność pracy niespotykaną dotąd w urządzeniach rejestrujących.

Podstawowe cechy kasety ATM to:

- duża szybkość zapisu i odczytu (typowy odczyt : 10 godzin lotu na minutę);
- **swobodny (natychmiastowy) dostęp do każdego fragmentu zapisu;**
- brak podatności na zakłócenia;
- wysoka trwałość – okres użytkowania minimum 25 lat;
- odporność na wibracje i udary mechaniczne;
- odporność na ładunki elektrostatyczne;
- szeroki zakres temperatur pracy;
- pyłoszczelna ( na życzenie hermetyczna) obudowa;
- łatwość obsługi;
- wyświetlacz stopnia zapelnienia pamięci kaset

*Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) .19.05.2010*

Zakończono rozszyfrowywanie pokładowych rejestratorów lotu, z których jeden, będący dokładnym analogiem awaryjnego, rozszyfrowano w Polsce.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-9>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK płk **Edmund Klich**: Rejestrator szybkiego dostępu... Tam są pewne... ja bym nie chciał tu mówić o szczegółach. **Tam w końcu wystąpiły pewne problemy techniczne**

*Wypowiedź min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej, 04.08.2010*

Biuletyn nr: 4071/VI, Komisja: Komisja Obrony Narodowej /nr 98/

Wszystkie rejestratory zostały przekazane właściwym jednostkom, które potrafią odczytać zawarte w nich zapisy. Jak państwo wiedzą, jeden z rejestratorów był odczytywany w Polsce. Stało się tak dlatego, że był to rejestrator produkcji polskiej i tylko tu można było odczytać zawarte w nim dane. Jeden z rejestratorów został odwieziony do Stanów Zjednoczonych, gdzie odczytywali go specjaliści amerykańscy. Natomiast jeden rejestrator był odczytywany w Federacji Rosyjskiej. Kopie zapisów zawartych w tym rejestratorze zostały przekazane stronie polskiej.

**Polska czarna skrzynka jak tabula rasa, TVN24, 09.12.2010, Autor: Maciej Duda**

<http://www.tvn24.pl/12690,1685424,0,1,polska-czarna-skrzynka-jak-tabula-rasa,wiadomosc.html>

Mija pół roku odkąd polscy specjaliści odczytali informacje z polskiej „czarnej skrzynki”. Mimo to, biegli do dzisiaj nie skończyli analizować danych z tego rejestratora.

- Biegli, powołani przez Wojskową Prokuraturę Okręgową w Warszawie, nie przedstawili dotychczas efektów badania rejestratora szybkiego dostępu – potwierdza płk Zbigniew Rzepa, rzecznik prasowy Naczelnej Prokuratury Wojskowej.

Co zaskakujące, prokuraturze wcale to nie przeszkadza. Wojskowi oskarżyciele będą bowiem potrzebować zespołu kolejnych biegłych, którzy przeanalizują wyniki pracy... pierwszych specjalistów. - Na obecnym etapie śledztwa udzielenie precyzyjnych informacji, dotyczących poczynionych przez biegłych ustaleń, będzie niemożliwe. Wynika to z faktu, iż ustalenia powołanych do tej pory specjalistów będą dopiero punktem wyjścia do pogłębionych badań zespołu biegłych, który prokuratura zamierza powołać w przyszłości – oświadczył tvn24.pl płk Rzepa.

**Niezależni fachowcy mogą wiele wyjaśnić, Nasz Dziennik, 22.12.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101222&typ=po&id=po61.txt>

Badania tzw. rejestratora szybkiego dostępu z pokładu samolotu Tu-154M prowadzi cały czas producent (ATM) - wynika z deklaracji płk. Zbigniewa Rzepy, rzecznika prasowego Naczelnej Prokuratury Wojskowej. - Są to czynności związane z odszyfrowaniem i zdekodowaniem zarejestrowanych informacji po to, by móc potem przekazać je biegłym w celu wykonania tzw. synchronizacji zarejestrowanych zapisów na rejestratorach głosowym i parametrów lotu - podkreślił. Zdaniem płk. Rzepy, dopiero taka analiza (wszystkich zarejestrowanych danych) będzie pełną opinią wskazującą na to, jak 10 kwietnia przebiegał lot Tu-154M, jakie czynności podejmowała załoga, jakie padały komendy. Rzecznik nie był w stanie określić, kiedy specjaliści ATM zakończą proces deszyfracji danych. Jak dodał, zapewne powinno to nastąpić "w niedługim terminie".

**Największym błędem polskiego rządu było oddanie śledztwa MAK, Z Iwanem Chochłowem, wieloletnim pracownikiem rosyjskich państwowych linii lotniczych Aeroflot, byłym członkiem komisji badania wypadków**

lotniczych, pilotem-instruktorem (18 tys. godzin nalotu, z czego 10 tys. na Tu-154), rozmawia Marta Ziarnik, Nasz Dziennik, 04.08.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100804&typ=po&id=po18.txt>

- Jakie błędy popełniła strona polska w pierwszych godzinach po katastrofie?

- Trzeba było od razu te czarne skrzynki odnaleźć. Przecież na lotnisku była polska ochrona i polscy dyplomaci. Polacy nie powinni spuszczać czarnych skrzynek z oczu, a dodatkowo zrobić po przyjeździe ekspertów wiarygodne kopie i dopiero oddać je MAK. Oczywiście otwarcie czarnych skrzynek powinno zostać dokonane komisyjnie, wspólnie przez Rosjan i Polaków, ale tutaj wcale nie był potrzebny nikomu żaden MAK.

To samo odnosi się do tzw. trzeciej czarnej skrzynki ATM QAR, która zapisuje oryginalne parametry z rejestratora rosyjskiego MŁP-14-6 i dodatkowe parametry wibracji silników. To jest pierwsza na świecie czarna skrzynka z pamięcią skomputeryzowaną. Wystarczyło więc tylko wyjąć z niej kartę pamięci i podłączyć do laptopa. Takie same skrzynki są w samolotach Boeing, również w samolotach Aeroflotu. One są nawet lepsze od normalnej czarnej skrzynki z parametrami lotu, ponieważ jeśli taka skrzynka ocaleje, to wystarczy podłączyć tę kartę do laptopa i po półgodzinie już wiadomo w 90 proc., co spowodowało katastrofę. Tymczasem bez nadzoru Polaków MAK miał ją trzy dni w swoich rękach. Przez ten czas w MAK wszystko, co tylko chcieli, mogli skasować, wgrać i zgrać. MAK już nieraz miał taką skrzynkę i nie jest mi wiadome, by kiedykolwiek przesyłali ją na badania techniczne do Polski.

Dowodzą więc to, że nie mają problemów z ich rozkodowaniem.

- A przecież Rosjanie twierdzili, że sami nie mogą odczytać skrzynek naszej produkcji i dlatego prześlali ją nam do rozkodowania.

- Polskie skrzynki są od tylu lat w powszechnym użyciu, że nie wierzę, by MAK nie miał możliwości rozkodowania zapisanych na niej danych. Na pewno zrobił to natychmiast. Być może moje sformułowania są dosadne, ale zaznaczam, że to jest tylko i wyłącznie moja osobista opinia. Jestem daleki od oskarżania kogokolwiek, proszę więc nie interpretować moich słów jako zarzutu, to jest tylko moja opinia.

**Fragmety pism Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010 do premiera Tuska, 03.12.2010**

<http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?>

[option=com\\_content&view=article&id=132%3Arozporzadzenie-parlamentu-europejskiego-i-rady-ue-nr-9962010&catid=46%3Adokumenty&Itemid=72&lang=pl](http://www.smolenskespol.sejm.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=132%3Arozporzadzenie-parlamentu-europejskiego-i-rady-ue-nr-9962010&catid=46%3Adokumenty&Itemid=72&lang=pl)

Zgodnie z konwencją chicagowską, podczas badania wypadku lub poważnego incydentu efektywnie wykorzystuje się rejestratory pokładowe. Państwo prowadzące badanie stwarza możliwość niezwłocznego odczytu zapisów rejestratorów pokładowych .

Z wypowiedzi przedstawicieli strony polskiej wynika, że po blisko 8 miesiącach od katastrofy zapis z rejestratorów nie został ostatecznie odczytany. Stanowi to nie tylko naruszenie obowiązku „niezwłocznego odczytu”, ale i godzi w dobro postępowania, powodując, że **informacje z rejestratorów TU-154M nie zostały uwzględnione w projekcie Raportu Końcowego MAK!** Powodem takiego stanu rzeczy jest najprawdopodobniej dokonywanie odczytu przez stronę rosyjską na niewłaściwym sprzęcie, który w trakcie odczytu, „zaszumia” nagranie. W tej sytuacji, MAK winien – na podstawie pkt 5.8 Załącznika 13 do konwencji chicagowskiej – przekazać oryginały zapisów rejestratorów lotu państwu posiadającemu możliwości ich prawidłowego i pełnego odczytania. Z uwagi na fakt, iż EASA realizuje w imieniu państw członkowskich funkcje i zadania państwa rejestracji statku powietrznego, winna ona także dokonać odczytu rejestratorów.

**Premier ukrywa prawdę o katastrofie smoleńskiej?**, fronda.pl, 17.12.2010, Autor: Stanisław Żaryn

[http://www.fronda.pl/news/czytaj/premier\\_ukrywa\\_prawde\\_o\\_katastrofie\\_smolenskiej](http://www.fronda.pl/news/czytaj/premier_ukrywa_prawde_o_katastrofie_smolenskiej)

Donald Tusk już od maja dysponuje diagnozą tego, co na prawdę zdarzyło się podczas lotu Tu-154 M do Smoleńska. Analiza ta oparta jest na zapisach rejestratorów ATM – ujawnia portalowi Fronda.pl Antoni Macierewicz.

**Stefan Hamburga, pełnomocnik części rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej, złożył wniosek do prokuratury o dostęp do zapisów z rejestratora parametrów lotu. Jak informuje mecenas, 11 grudnia podczas spotkania z rodzinami minister Jerzy Miller powiedział, że „Rosja dostała kopię rejestratora ATM, a jego oryginał znajduje się w Polsce”.**

- 15 grudnia złożyłem wniosek w tej sprawie do prokuratury – potwierdza w rozmowie z portalem Fronda.pl Stefan Hamburga. Przyznał, że dla niego informacja ministra Millera była nowością. - Dla mnie nie było wiadome, gdzie się to znajduje – powiedział Hamburga. Dodaje, że jako pełnomocnik rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej powinien mieć dostęp do tych materiałów.

**Nasz wywiad. Macierewicz o wolcie premiera ws. Smoleńska: "Tusk zdaje sobie sprawę, że ta zabawa się kończy"**, wpolityce.pl, 18.12.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/5124/Nasz\\_wywiad\\_Macierewicz\\_o\\_wolcie\\_premiera\\_ws\\_Smolenska\\_Tusk\\_zdaje\\_s](http://www.wpolityce.pl/view/5124/Nasz_wywiad_Macierewicz_o_wolcie_premiera_ws_Smolenska_Tusk_zdaje_s)



[obie sprawy ze ta zabawa sie konczy Rysuje Krauze.html](#)

O: Chcę podkreślić, że pan Tusk zna prawdę, zna rzeczywisty przebieg wydarzeń już od przełomu kwietnia i maja. On wie, co naprawdę się wydarzyło. Dysponował raportem zrobionym w oparciu między innymi o skrzynkę parametrów lotu. A taka skrzynka notuje, odzwierciedla każdy najdrobniejszy ruch każdej części mechanizmu TU 154 M. Daje pełen obraz wydarzeń. Na tej podstawie zrobiono analizę, którą pan Tusk otrzymał. I wiem, że ją zna.

P: Od kogo dostał?

O: Pozwoli pan, że nie odpowiem na to pytanie. Nie mogę odpowiedzieć.

*Należy zwrócić uwagę na sprzeczność pomiędzy informacją zawartą we wstępnym Raporcie MAK z maja 2010 i wypowiedzią płk. Rzepey z grudnia 2010, dotyczącą tego czy i kiedy zostały odszyfrowane dane z rejestratora QAR. Inne przytoczone w niniejszym rozdziale materiały mogą świadczyć o tym, że zapisy QAR już wcześniej zostały odszyfrowane i przeanalizowane, zaś wypowiedzi prokuratury o niezakończeniu procesu deszyfracji są niezgodne ze stanem faktycznym. Także w ostatecznym Raporcie MAK znalazły się wykresy parametrów lotu z QAR (wg Raportu MAK miał dostęp do zapisów z ostatnich 17-30 godzin lotu) oraz FDR (27,5 godzin). W rejestratorach znajdowały się m.in. zapisy z lotu Tu-154M „101” do Smoleńska w dniu 07.04.2010 (Ostateczny Raport MAK, 12.01.2011, str.64,65,66)*

[http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m\\_101/finalreport\\_eng.pdf](http://www.mak.ru/russian/investigations/2010/files/tu154m_101/finalreport_eng.pdf)

**Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?**, z kpt. Wiesławem Jedynakiem, członkiem Komisji Badania Wypadków Lotniczych rozmawia Monika Olejnik, Radio ZET, 18.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Pilotow-w-Smolensku-celowo-wprowadzono-w-blad,wid,13146800,wiadomosc.html>

Monika Olejnik: : Panie kapitanie, a po co jest ten eksperyment z TU 154.

Wiesław Jedynak: : Tak naprawdę chodzi o to, że istnieje w każdym samolocie możliwość, że po zaistnieniu pewnych sytuacji obraz pokazywany na wskaźnikach może być nieco różny od tego, który jest opisany w instrukcjach. Instrukcje powinny być kompletne, różnie z tym bywa, my po prostu chcemy twardego dowodu (...), chcemy potwierdzić, czy istniała możliwość wyłączenia tego autopilota w ten, lub inny sposób, jest to opisane w instrukcji, ale chcemy to potwierdzić, do tego dochodzi, bo chodzi o to żeby zobaczyć, jak działa system TAWS, na ile jest to słyszalne z konkretnych miejsc w kabinie, bo to też jest jakiś tam problem braku reakcji na te sygnały. (...)

Dokładnie, to są rzeczy, które wymagają wyjaśnienia, ale głównie chodzi bardziej o mechanikę lotu, czyli zaobserwowanie czy ten model, który jest zarejestrowany, ten proces lotu zarejestrowany na rejestratorze potwierdza lot faktyczny i to tylko o to chodzi.

*Trudno oprzeć się wrażeniu, że w wyżej wymienionej wypowiedzi jej autor, członek Komisji Millera, co najmniej poddaje w wątpliwość zgodność otrzymanych przez stronę polską zapisów parametrów lotu z rejestratorów z faktycznym jego przebiegiem (może np. chodzić o niezgodność między zapisami polskiego rejestratora ATM QAR z rosyjskim rejestratorem FDR).*

**Prokuratorzy wrócili z Moskwy. "Poznaliśmy dokumenty do których nie mieliśmy wglądu", Polska, 18.02.2011**

[http://www.polskatimes.pl/fakty/370581,prokuratorzy-wrocili-z-moskwy-poznalismy-dokumenty-do,id,t.html#material\\_2](http://www.polskatimes.pl/fakty/370581,prokuratorzy-wrocili-z-moskwy-poznalismy-dokumenty-do,id,t.html#material_2)

Płk Filipowicz ocenił w piątek, że ujawnienie nagranych zapisów z rejestratora parametrów lotu ATM jest "wątpliwe z technicznego punktu widzenia". "Ten rejestrator nie zapisuje głosów" - przypomniał. "Funkcjonującą w obiegu medialnym informację o tym, że możliwa jest publikacja zapisów z tzw. polskiej czarnej skrzynki ATM, należy zdementować. Jest to zapis funkcjonowania urządzeń; gdyby go odtworzyć, byłyby to piski, trzaski" - mówił Filipowicz.

**Nierozszyfrowane parametry**, Nasz Dziennik, 23.03.2011, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110323&typ=po&id=po11.txt>

Nie wiadomo, na jakim etapie się znajdują ani kiedy się zakończą prace biegłych nad deszyfracją danych z tzw. polskiej czarnej skrzynki. Informacji na ten temat nie udziela ani prokuratura, ani producent skrzynki, którą jest firma ATM PP.

10 lutego br. zastępca prokuratora generalnego Krzysztof Parulski zapewniał na posiedzeniu senackiej Komisji Obrony Narodowej, że biegłym z firmy ATM została zlecona ekspertyza, która obejmuje deszyfrację oraz analizę danych z zapisu z rejestratora szybkiego dostępu, a ponadto opracowanie prezentacji w oparciu o zdobyte dane, a także analizę zarejestrowanych danych z zapisu parametrów pracy silników, systemów i urządzeń znajdujących się w wyposażeniu statku powietrznego w zakresie prawidłowości ich pracy, porównanie danych z zapisu parametrów lotu i parametrów pracy silników oraz systemów i urządzeń znajdujących się w wyposażeniu statku powietrznego ze

wszystkich rejestratorów. Nie wiadomo, kiedy analiza biegłych się zakończy. - To zależy od biegłych - tłumaczy krótko Marcin Maksjan z biura prasowego Naczelnej Prokuratury Wojskowej.

## CO BADALI AMERYKANIE ?

*Amerykanie sporządzili wstępną analizę nawigacji TU-154, Money.pl, 11.05.2011*

<http://news.money.pl/artykul/amerykanie;sporządzili;wstepna;analize;nawigacji;tu-154,208,0,619216.html>

Do komisji badającej w Moskwie przyczyny katastrofy prezydenckiego TU-154 pod Smoleńskiem wpłynęła przygotowana w USA wstępna analiza od producenta urządzeń nawigacyjnych z samolotu - poinformował polski obserwator w komisji Edmund Klich.

Na początku maja Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) informował, że jego przedstawiciel i polski ekspert udali się do Stanów Zjednoczonych, by wspólnie ze specjalistami amerykańskimi zbadać system ostrzegania przed zderzeniem z ziemią TAWS i system nawigacji satelitarnej GNSS z samolotu Tu-154M w zakładach, które je wyprodukowały.

Polskiemu ekspertowi i przedstawicielowi MAK towarzyszył w USA specjalista z amerykańskiego Krajowego Zarządu Bezpieczeństwa Transportu (NTSB), agencji federalnej badającej m.in. przyczyny katastrof lotniczych. Jak informował rzecznik NTSB Ted Lopatkiewicz, celem wizyty u producenta urządzeń jest odzyskanie z nich wszelkich danych, które mogły przetrwać katastrofę i ewentualnie mogą rzucić światło na jej przyczyny.

*Badania w USA: system TAWS w prezydenckim Tu-154 był sprawny, onet.pl, 11.05.2010*

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/badania-w-usa-system-taws-w-prezydenckim-tu-154-by,1,3554508,wiadomosc.html>

TAWS, czyli system ostrzegania o przeszkodach terenowych, zamontowany w tupolewie działał poprawnie. Takie są wyniki badania TAWS w USA - informuje RMF FM.

Wstępne analizy z tego badania zostały już przesłane do Rosji cywilnym komisjom, polskiej i rosyjskiej, badającej przyczyny katastrofy Tu-154. Według informacji RMF FM, pomimo że są to wstępne ustalenia i na oficjalny raport przyjdzie jeszcze poczekać, to jego ustalenia nie powinny się zbyt różnić.

Polscy i rosyjscy eksperci pojechali do USA, by badać TAWS oraz pokładowy system nawigacji satelitarnej GNSS, bo te elementy wyposażenia tupolewa były wyprodukowane przez Amerykanów - informuje RMF FM.

### **Ostateczny Raport MAK**

Samolot był wyposażony w system wczesnego ostrzegania o zbliżaniu do ziemi TAWS i system zarządzania lotem (FMS) UNS-1D. Oba systemy konstrukcji Universal Avionics Systems Corporation (ASC) USA.

USA, jako państwo wytwórcy systemów TAWS i FMS, udzielało technicznej pomocy przy odczytywaniu i odtwarzaniu informacji wskazanych systemów. Badania były przeprowadzone na bazie konstruktora systemów - spółki Universal Avionics System Corporation (UASC) w m. Redmond, USA pod kontrolą przedstawicieli MAK, Rzeczypospolitej Polskiej, NTSB i FAA. Pomimo znacznych mechanicznych uszkodzeń bloków, praktycznie cała informacja została pomyślnie odczytana i rozkodowana.

*Dlaczego zamilkł komputer pokładowy, Gazeta Polska, 26.01.2011, Autor: Leszek Misiak, Grzegorz Wierchołowski  
Współpraca: K.M.*

<http://www.gazetapolska.pl/artykuly/kategoria/57/4476>

Według raportu MAK, zanik zasilania i zamrożenie pamięci komputera pokładowego FMS samolotu Tu-154 nastąpiły 15 m nad poziomem lotniska. Komputer przestał działać o godz. 10.41.05. Dokładnie w tym samym czasie miało dojść do zniszczenia samolotu wskutek rozbicia o powierzchnię ziemi.

Z raportu MAK wynika, że moment zderzenia tupolewa z ziemią, który miał być bezpośrednią przyczyną zniszczenia maszyny, pokrywa się z chwilą „zamrożenia pamięci” komputera. Problem w tym, że samolot nie mógł być 15 m nad poziomem lotniska i jednocześnie rozbijać się o ziemię na wysokości pasa startowego lub tuż nad nim (Tu-154 uderzył w ziemię w miejscu znajdującym się między 0 a 5 m nad poziomem lotniska).

Współrzędne miejsca, w którym rozbił się samolot (dokładnie: współrzędne środka tej strefy), to według MAK 54°49.450'N i 32°03.041'E (str. 88 tłumaczenia polskiego raportu MAK). Natomiast współrzędne miejsca zatrzymania się komputera pokładowego FMS – 54°49,483" N i 032°03,161" E (str. 117 polskiego tłumaczenia raportu MAK).

Informacje te odczytali Amerykanie, bo w rządowym tupolewie zainstalowany był FMS produkcji USA.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 49

Senator Piotr Andrzejewski: Jak komisja tłumaczy to, że fragment lewej konsoli statecznika poziomego ze sterem

wysokości odpadł od samolotu jeszcze przed uderzeniem w ziemię w miejscu, w którym samolot był jeszcze w powietrzu, i w miejscu, w którym kończy się zapis komputera FMS?

*Edmund Klich:* Dlaczego odpadł ogon? Tak szczegółowo tego nie badałem, więc nie jestem w stanie odpowiedzieć.

Nawet nie miałem ze strony grupy wojskowych, którzy robili tam wszystkie dokładne pomiary, jakiejś sugestii, że była jakaś anomalia. Być może ogon zaczął wcześniej o drzewa, bo samolot kosił tam drzewa, ale nie jestem w stanie tego powiedzieć. Nie chcę snuć tutaj jakichś teorii.

**MAK uprawdopodobnił atak elektroniczny**, *Niezależna.pl*, 05.02.2011, Autor: Leszek Misiak, Grzegorz Wierchołowski

<http://niezalezna.pl/5377-mak-uprawdopodobnil-atak-elektroniczny>

System zarządzania lotem FMS (UNS-1D) przeznaczony jest do realizacji zadań nawigacyjnych w czasie lotów we wszystkich regionach świata. W samolocie zamontowano – jak podaje MAK – dwa komplety tego systemu. UNS-1D współdziała z pokładowymi czujnikami urządzeń pokładowych. Ten system zarządzania lotem „zapewnia przekazanie sygnału sterującego w płaszczyźnie poziomej do automatycznego systemu pokładowego ABSU-154-2 (autopilota – przyp. red.) oraz informacji o położeniu samolotu na przyrządy załogi” – czytamy w raporcie końcowym MAK. Zamontowane w polskim Tu-154 dwa jednakowe FMS składały się z „urządzenia wprowadzania danych (CDU), zamontowanego w kabinie pilotów, komputera nawigacyjnego (NCU) i bloków wspomagających. Pamięć RAM CPU tego komputera zasilana jest z baterii, a przy utracie zasilania zewnętrznej zawartość pamięci jest „zamrażana”.

Jak czytamy w raporcie, „drugi komputer nawigacyjny posiada bardzo silne uszkodzenia mechaniczne, odczytanie danych z niego nie było możliwe”. Jednak oba systemy wymieniają się danymi. Na podstawie analizy danych z jednego komputera MAK stwierdził, że oba FMS w locie były włączone i pracowały poprawnie. Zanik zasilania FMS („zamrożenie” pamięci) nastąpił w krytycznym momencie na wysokości około 15 m nad poziomem lotniska.

**Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK**, 19.12.2010, str.63

1.16.5. Wyniki badań TAWS i FMS

W firmie Universal Avionics odczytano tylko informację z bloku TAWS i jednego z dwóch bloków FMS (UNS-1D). Przeprowadzono szereg analiz technicznych i podjęto próbę odczytania pamięci z drugiego bloku FMS UNS-1D (s/n 1577). Próba ta nie przyniosła spodziewanych rezultatów i pamięci nie dało się odczytać.

Różnica 160,9 m (...) wysokości skorygowanych barometrycznie faktycznie występowała między sygnałami FMS1 i FMS2 (na podstawie odczytów w firmie Universal Avionics). Fakt ten potwierdza, że wysokościomierz WBE-SWS dowódcy statku powietrznego był ustawiony na ciśnienie standardowe 760 mmHg/1013 hPa, zaś wysokościomierz WBE-SWS 2P był ustawiony na wartość o 14,6 mmHg/19,47 hPa mniejszą, czyli ok. 745 mmHg/993 hPa.

## ZABEZPIECZENIE ŚLADÓW, ŚLEDZTWO

**Rosjanie badają przyczyny katastrofy**, *money.pl*, 10.04.2010

<http://news.money.pl/artukul/rosjanie;badaja;przyczyny;katastrofy;219,0,607963.html>

Prezydent Rosji Dmitrij Miedwiediew powołał specjalną komisję do zbadania przyczyn katastrofy polskiego samolotu. Będzie jej przewodniczył premier Rosji Władimir Putin. Prokurator generalny Rosji Jurij Czajka będzie osobiście nadzorował śledztwo w sprawie katastrofy.

Dochodzenie prowadzi smoleńska prokuratura obwodowa. Śledztwo zostało wszczęte w sprawie naruszenia przepisów lotów, w wyniku czego śmierć poniosły więcej niż dwie osoby.

Według zarządu śledczego prokuratury obwodu smoleńskiego rozpatrywane są trzy powody katastrofy samolotu: złe warunki atmosferyczne, tzw. czynnik ludzki i awaria samolotu.

**Śledztwo dotyczy "nieumyślnego spowodowania" katastrofy**, *interia.pl*, 12.04.2010

[http://fakty.interia.pl/fakty\\_dnia/news/sledztwo-dotyczy-nieumyślnego-spowodowania-katastrofy,1463731](http://fakty.interia.pl/fakty_dnia/news/sledztwo-dotyczy-nieumyślnego-spowodowania-katastrofy,1463731)

Rzecznik Naczelnego Prokuratora Wojskowego poinformował w poniedziałek, że jeszcze w sobotę Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie wszczęła śledztwo w sprawie "nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu powietrznym, w wyniku której śmierć ponieśli wszyscy pasażerowie samolotu TU-154 Sił Powietrznych RP, numer boczny 101, w tym prezydent RP, pan Lech Kaczyński oraz członkowie załogi".

Kodeks karny stanowi, że jeżeli następstwem takiego nieumyślnego czynu jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, "sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8". Czynności śledztwa prowadzone są w Polsce i w Federacji Rosyjskiej.

Wypowiedź **Andrzeja Melaka** o wydarzeniach w czasie pobytu w Rosji w pierwszych dniach po katastrofie na posiedzeniu Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010, 23.07.2010  
<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>

Na naszych takich zebraniach, które odbywaliśmy kilka razy w ciągu dnia zadawałem pytania panu Arabskiemu. Powiedziałem tak: „panie ministrze, czy to prawda że nie wszystkie zwłoki są wydobyte z wraku samolotu?”

On powiedział: „to jest kłamstwo. Mam informację, Rosjanie prowadzą doskonale śledztwo, wszystkie zwłoki są wydobyte”.

Wtedy wstał mąż jednej z pań, pan Mamiński i powiedział tak: „panie ministrze, pan mówi nieprawdę. Mam tu na telefonie informację o konferencji prasowej prokuratora generalnego, która odbyła się 15 minut wcześniej w Warszawie, gdzie pan Seremet powiedział, że faktycznie nie jest wydobyty jeszcze kokpit i zwłoki pilotów nie są zidentyfikowane”. Minister wtedy cichutko wycofał się jakby z tego twierdzenia.

Wypowiedź francuskiego eksperta ds katastrof lotniczych, **Gerarda Feldzera**  
RMF24, 13.05.2010

<http://www.rmf24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-rosyjscy-sledczy-dokonali-ponownych-ogledzin-miejsc.nId,277919>

Znany francuski ekspert ds. katastrof samolotowych Gerard Feldzer w rozmowie z korespondentem RMF FM Markiem Gładyszem zasugerował, że warunki, w jakich prowadzone jest śledztwo po katastrofie 10 kwietnia, nie odpowiadają zachodnim standardom. Szef Muzeum Lotnictwa w Le Bourget koło Paryża twierdzi, że fakt, iż miejsce katastrofy nie zostało odpowiednio zabezpieczone, może przekreślić szanse na odkrycie przyczyn tragedii.

Według niego najbardziej zaskakujące jest to, że na teren, na którym doszło do katastrofy, mogli wchodzić przypadkowi ludzie - m.in. okoliczni mieszkańcy - i wynosić znalezione tam rzeczy, np. dokumenty i drobne części maszyny. Jest oczywiste, że w każdym śledztwie po katastrofie lotniczej najważniejsze jest zabezpieczenie miejsca, gdzie do niej doszło. Nie można pozwolić sobie na to, by cokolwiek stamtąd zginęło. Najdrobniejsza rzecz może mieć ogromne znaczenie w śledztwie - wyjaśnia Feldzer.

**Ekspert ds. terroryzmu o katastrofie smoleńskiej: Rosyjskie śledztwo jest niechlujne!**, Wywiad z **Harveyem Kushnerem**, SE, 24.09.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/rosyjskie-sledztwo-jest-niechlujne\\_154518.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/rosyjskie-sledztwo-jest-niechlujne_154518.html)

- Widział pan część dowodów w sprawie, przyglądał się rosyjskiemu śledztwu. Jak pan je ocenia?
- Jako niechlujne. I nieprzejrzyste. Zwróćmy uwagę, jak potraktowano wrak samolotu, kluczowy element tego śledztwa. Nie powinno nas to jednak zaskakiwać, kiedy przypomnimy sobie wiele innych istotnych śledztw w Rosji. Niepokoją jednak słabe naciski Polski na władze Rosji w sprawie przekazania kluczowych dowodów.
- Na amatorskim filmie zaprezentowanym w programie "Misja specjalna" w TVP widać elementy samolotu cięte piłą, demolowane przez żołnierzy...
- To jest coś niebywałego. Zabezpieczenie szczątków nie wymaga wielkich nakładów. Tymczasem nie tylko nie zostały one przewiezione w odpowiedni sposób, ale są trzymane niemal pół roku pod gołym niebem! Jakim cudem można w tej sytuacji stawiać poważne hipotezy?
- Czy te zaniedbania mogą zaszkodzić polskiemu śledztwu?
- Mogą utrudniać dochodzenie do prawdy, ale nie muszą go zaprzepaścić. W Stanach prowadziliśmy już śledztwa, bazując na znacznie bardziej zniszczonych i zdekompletowanych szczątkach.

Wypowiedź eksperta ds katastrof lotniczych, prof. **Jerzego Maryniaka**  
„Misja Specjalna” z 05.10.2010

<http://www.tvp.pl/publicystyka/magazyny-reporterskie/misja-specjalna/wideo/05102010-2250/2728345>

To są sposoby przy pomocy koparki, to jednak można dużo rzeczy, te, które są niezbadane, a mogłyby być potrzebne, mogłyby być uszkodzone, czy w ogóle- zniszczone koparką. Tak, że trochę to jest - dla mnie na przykład - trochę dziwny sposób usuwania szczątków przy pomocy koparki.

Wypowiedź eksperta ds zamachów terrorystycznych, **Harveya Kushnera**  
„Misja Specjalna” z 05.10.2010

<http://www.tvp.pl/publicystyka/magazyny-reporterskie/misja-specjalna/wideo/05102010-2250/2728345>

Gdybym to ja decydował, oczywiście zabezpieczyłbym strefę przed elementami mogącymi przeszkadzać w zbieraniu dowodów.



Fot. Misja Specjalna

**Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?**, strona internetowa pos. Zbigniewa Kozaka, 18.05.2010

<http://zbigniewkozak.pl/?p=1220>

Gdzieś wcześniej było pytanie, ja chyba nie odpowiedziałem, czy strona polska byłaby w stanie zbadać taki wypadek samodzielnie? Myślę, że jednak byśmy musieli wykorzystać tutaj potencjał zagraniczny, bo – przepraszam, moja komisja, to nieładnie – państwowa Komisja Badania Wypadków ma 15 osób, z tego specjalistę od dużych samolotów 1, więc tu musiałyby być potężne wsparcie całego – instytutów...(...)

My nie mamy żadnego prawie wyposażenia laboratoryjnego, typu takiego rozkręcić coś, mamy pomieszczenie w piwniczce. To nie jest to. Wojskowa Komisja jest dużo lepiej wyposażona, bo ma piękne urządzenia, doskonałe urządzenia, samochody, laboratoria. Nie dorastamy im z wyposażeniem do pięt pewnie, ale mamy możliwości powoływania ekspertów i wykorzystujemy instytuty do tego jako konkretne działanie czy Politechniki, czy Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Politechnika Śląska. Więc to nie szkodzi na profesjonalizmie, ale sami nie mamy tych urządzeń. Musimy się opierać na zewnętrznym wsparciu(...)

**Zagadki na żółtych karteczkach**, Gazeta Wyborcza, 26.06.2010, Autor: Bogdan Wróblewski

[http://wyborcza.pl/1,76842,8066385,Zagadki\\_na\\_zoltych\\_karteczkach.html?as=2&startsz=x](http://wyborcza.pl/1,76842,8066385,Zagadki_na_zoltych_karteczkach.html?as=2&startsz=x)

- Sprawa jest wyjątkowa. Będziemy informować o elementach, których jesteśmy pewni - potwierdza płk Grochowski (1). Pierwsze raporty - jeszcze latem - będą dotyczyły techniki, np. sprawności urządzeń samolotu (2).

(1) płk. pilot Mirosław Grochowski, zastępca przewodniczącego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Jerzego Millera

(2) do dnia publikacji ostatecznego raportu MAK nie został ujawniony żaden raport cząstkowy Komisji Millera.

W skład KBWLLP wchodzi m.in.:

min. Jerzy Miller- przewodniczący;

płk.pil. Mirosław Grochowski- z-ca przewodniczącego;

Waldemar Targalski- b.pilot Tupolewów, podlega Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (cywilnej);

Stawomir Michalak- kierownik zakładu awioniki Instytutu Techniki Wojsk Lotniczych,

Dariusz Majewski- kmdr, przewodniczący podkomisji lotniczej,

Maciej Lasek- PKBWL, z-ca przewodniczącego podkomisji lotniczej,

Stanisław Żurkowski- przewodniczący podkomisji technicznej,

Mirosław Wierzbicki- z-ca przewodniczącego podkomisji technicznej,

prof. Marek Żylicz

Pełny skład Komisji na stronie:

[http://www.mswia.gov.pl/portal/pl/2/8431/Sklad\\_Komisji\\_Badania\\_Wypadkow\\_Lotniczych\\_Lotnictwa\\_Panstwowego.html](http://www.mswia.gov.pl/portal/pl/2/8431/Sklad_Komisji_Badania_Wypadkow_Lotniczych_Lotnictwa_Panstwowego.html)

**Dlaczego Moskwa wybrała Klicha?**, *Nasz Dziennik*, 30.12.2010, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101230&typ=po&id=po01.txt>

Nie podobało mi się to, że tak szybko zrównano miejsce wypadku, nawieziono piasku, zbudowano drogę, a drzewa, w które uderzył samolot, powycinano. W ten sposób zostały zniszczone dowody pierwotne - zauważa **Goliński (3)**. Jego zdaniem, tego typu działania mogą być rozpatrywane w kontekście art. 129 kodeksu karnego (kto, będąc upoważniony do występowania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej w stosunkach z rządem obcego państwa lub zagraniczną organizacją, działa na szkodę Rzeczypospolitej Polskiej, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10).

(3) dr Ignacy Goliński, były członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

**„Międzynarodowej komisji nie będzie”**, wywiad z **Andrzejem Seremetem**, „Gazeta Polska”, 07.10.2010

- W wywiadach prasowych mówił Pan, że hipoteza zamachu, choć w dalszym ciągu aktualna, jest mniej realna niż pozostałe. Na jakiej podstawie Pan tak twierdzi? Czy prokuratura ma ekspertyzy dotyczące ubrań ofiar, wraku, zwłok?  
- Ma takie ekspertyzy. Gdyby panowie uważnie śledzili wypowiedzi prokuratury, to by panowie wiedzieli, że badania ubrań nie wykazały śladów użycia broni konwencjonalnej.  
- A niekonwencjonalnej?  
- Co panowie mają na myśli?  
- Np. bombę termobaryczną, czyli ciśnieniową.  
- Żaden z dotychczas zgromadzonych w sprawie dowodów nie potwierdził użycia tego typu broni, jak również innych rodzajów broni niekonwencjonalnej.

Natomiast mówiąc o tym, że hipoteza zamachu jest mniej realna niż pozostałe, miałem na myśli fakt, że jak dotąd prokuratorzy nie znaleźli dowodów o charakterze pozytywnym, czyli wskazującym na to, że takie zdarzenie mogłoby mieć miejsce.

**„Kropka nad i”**, TVN24, 14.10.2010, wypowiedź **Andrzeja Seremeta**

[http://www.tvn24.pl/11811,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/11811,1,kropka_nad_i.html)

- Nie można wykluczyć zamachu ponieważ prokuratorzy zakładając m.in. tę wersję mieli na uwadze nie tylko użycie czy zastosowanie zamachu w sensie takim klasycznym, potocznym, czyli przy użyciu przemocy, ale i także przy użyciu takich metod które nie przekładają się na takie spektakularne działania, lecz są wynikiem pewnych zabiegów, pewnych machinacji.

**„Salon polityczny Trójki”**, z **Antonim Macierewiczem** rozmawia Michał Karnowski, 12.10.2010

<http://www.polskieradio.pl/9/299/Artykul/267536,Zamach-wykluczony-od-razu>

-Polscy prokuratorzy- i to jest następny element ważny- w nocy (4), razem z rosyjskimi - wykluczili zamach, to tylko nam w kraju mówi się, że oni nadal badają sprawę zamachu. Po cichu, ukrywając to przed polską opinią publiczną, wraz z Rosjanami podpisali protokół który wyeliminował zamach z obszaru badania.

(4) noc z 10 na 11 kwietnia 2010

Wypowiedź prok. **Parulskiego** na 57 posiedzeniu Senatu,

<http://www.senat.gov.pl/k7/dok/sten/057/13.HTM>

Prokuratorzy polscy zgodnie z naszym wnioskiem, a także zgodnie z porozumieniem, które zawarłem z pierwszym zastępcą prokuratora generalnego Federacji Rosyjskiej w Smoleńsku... Otóż po spotkaniu premierów Polski i Rosji miałem przyjemność spotkania w godzinach wieczorno-nocnych z panem prokuratorem, generałem pułkownikiem Aleksandrem Bastrykinem i wówczas uzgodniliśmy podstawowe zasady współpracy.

**Seremet** odpowiada Macierewiczowi: "Ciężkie i zniesławiające zarzuty", 14.10.2010

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80271,8510280,Seremet\\_odpowiada\\_Macierewiczowi\\_Ciezkie\\_i\\_znieslawiajace.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80271,8510280,Seremet_odpowiada_Macierewiczowi_Ciezkie_i_znieslawiajace.html)

- Nie mogę pominąć oskarżeń, jakoby polscy prokuratorzy podpisywali w Smoleńsku jeszcze w nocy z 10 na 11 kwietnia porozumienia, w którym faktycznie mieli oddać kontrolę nad śledztwem w ręce prokuratorów rosyjskich oraz MAK-u, oraz że zgodzili się na badanie ograniczonych wersji śledczych. Są to ciężkie zarzuty, bo jeśli takie zachowanie rzeczywiście miałyby miejsce, godziłoby ono w polską rację stanu. Są to jednak zarzuty nieprawdziwe, a nawet muszą powiedzieć zniesławiające polskich prokuratorów - mówił Seremet.

Prokurator wyjaśnił, że żaden z polskich prokuratorów nie podpisał tamtej nocy w Smoleńsku "żadnego porozumienia z przedstawicielami prokuratury Federacji Rosyjskiej". - Polskim prokuratorom tej nocy umożliwiono udział w roboczym posiedzeniu prokuratorów rosyjskich dotyczącym organizacji podstawowych przedsięwzięć śledczych w toku rosyjskiego śledztwa (5) - tłumaczył. Jak mówił Seremet z tego spotkania sporządzono protokół, który został

zatwierdzony przez rosyjskich prokuratorów, ale nie był on podpisany przez żadnego polskiego prokuratora.

*Protokół o którym wspominał A. Macierewicz:*

[http://niezalezna.pl/artukul/nocny\\_protokol/40177/1](http://niezalezna.pl/artukul/nocny_protokol/40177/1)

ujawnione 14.10.2010 ,godz.17:46

Fragmety protokołu:

Data: 10 kwietnia 2010 roku, godz.23:26 ; 11 kwietnia 2010 roku, godz.01:10

Miejsce: w miejscu zdarzenia na terytorium lotniska „Siewiernyj” m.Smoleńsk

Temat posiedzenia: organizacja podstawowych przedsięwzięć śledczych na pierwszym etapie czynności w sprawie karnej o sygnaturze akt nr: 201/355951-10, dotyczących prowadzenia śledztwa w związku z katastrofą samolotu pasażerskiego tu-154 w rejonie lotniska „Siewiernyj” (...), zaistniałego dnia 10-go kwietnia 2010 roku o godzinie 10:40.

(...)

Naradę prowadził: Pierwszy Zastępca Generalnego Prokuratora FR- Przewodniczący Państwowego Komitetu Śledczego przy Prokuraturze FR- Bastrykin A.I. (...)

Przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej:

- Naczelnny Prokurator Wojskowy Rzeczypospolitej Polskiej Parulski Krzysztof,
- Prokurator Wojskowy Warszawskiego Okręgu Wojskowego Ireneusz Szeląg, (..)

Na naradzie wystąpili: Bastrykin A.I., Parulski K. (5), Markelów S.I., Szeląg I. (5), Sułek D. (5), Szczukin A.W.

Bastrykin A.I. wskazał, iż podstawowymi wersjami zaistniałego zdarzenia są:

1. Możliwy niewłaściwy stan techniczny statku powietrznego,
2. Skomplikowane warunki pogodowe utrudniające sterowanie statkiem powietrznym,
3. Możliwe, niewłaściwe działania załogi samolotu i pracowników naziemnych służb dyspozytorskich lotniska (6).

(...)

(5). *W protokole nie odnotowano wypowiedzi przedstawicieli strony polskiej.*

(6). *Pod protokołem nie ma podpisów uczestników narady, tylko „Protokół sporządził: Zastępca etc.etc. A.W. Szczukin” . Na stronie 1 podpisano: „Zatwierdzam, Pierwszy Zastępca etc.etc. A.I. Bastrykin” oraz obok: „I.Szeląg” (podpis nieczytelny+pieczęć podłużna). Ponadto na str.1 obok podpisu prok.Szeląga jest odręczny zapisek „Zał.4”.*

**„Kropka nad i”, TVN24, 14.10.2010, godz.20:00, wypowiedź Andrzeja Seremeta**

[http://www.tvn24.pl/11811,1,kropka\\_nad\\_i.html](http://www.tvn24.pl/11811,1,kropka_nad_i.html)

Na tym protokole jest tylko u góry pieczątką z podpisem prokuratora Szeląga, ale proszę zwrócić uwagę na adnotację u góry, że jest to Załącznik nr 4. Natomiast rozumiem skąd się mogą brać takie wnioski jak wysuwa pan poseł Macierewicz. Mianowicie w tłumaczeniu z języka rosyjskiego jakiemu ten dokument został poddany stwierdzono jakoby po zatwierdzeniu tego protokołu przez Prokuratora Generalnego Bastrykina znajdowała się pieczęć podłużna z podpisem prokuratora Szeląga. Otóż ta pieczęć nie znajduje się pod protokołem, jak tutaj widzimy nad, u góry protokołu, i nie chodzi o stwierdzenie treści, lecz jedynie o... adnotację że jest to po prostu załącznik, i tyle. To jest cała historia tych nocnych rzekomych rozmów i rzekomej tak naprawdę zdrady interesów przez prokuratorów polskich.

**Oświadczenie Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010, 14.10.2010**

[http://niezalezna.pl/artukul/macierewicz\\_o\\_konferencji\\_prokuratorow/40181/1](http://niezalezna.pl/artukul/macierewicz_o_konferencji_prokuratorow/40181/1)

W związku z konferencją prasową prokuratora Seremeta i Szeląga Zespół Parlamentarny Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010r. stwierdza:

1. z zadowoleniem przyjmujemy fakt podania do wiadomości publicznej protokołu wspólnego posiedzenia roboczego polskich i rosyjskich prokuratorów z nocy z 10/11 kwietnia zawierającego wspólnie przyjęte postanowienia. Równocześnie przypominamy, iż postulat nasz obejmował upublicznienie całości akt nie objętych tajemnicą państwową i udostępnienie akt tajnych parlamentarzystom,

2. niepokojąca jest jednak taka próba interpretacji zapisanych w dokumencie postanowień, która ma zdjąć odpowiedzialność za te decyzje z przedstawicieli polskiej prokuratury. Tymczasem udział prokuratorów K.Parulskiego i I.Szeląga i zabieranie przez nich głosu w naradzie nie ulega wątpliwości podobnie jak to, że są tam przedstawieni jako „przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej”. W toku całej narady nie zgłosili oni ani jakiegokolwiek wątpliwości co do wspólnych ustaleń ani zdania odrębnego. Tłumaczenie zachowania prokuratorów rozstrzygnięciami konwencji z Chicago trzeba uznać za niedopuszczalne i wprowadzające w błąd opinię publiczną.

3. Zgodnie z naszymi informacjami z dnia 8 października protokół zawiera m.in. następujące postanowienia:

przekazanie MAK wszystkich posiadanych samopisów pokładowych oraz dokumentacji lotu; przyjęcie zamkniętego katalogu przyczyn katastrofy nie dopuszczającego tezy o wpływie osób trzecich; zatajenie przed opinią faktu ustalenia czasu katastrofy na 8.40 czasu polskiego.

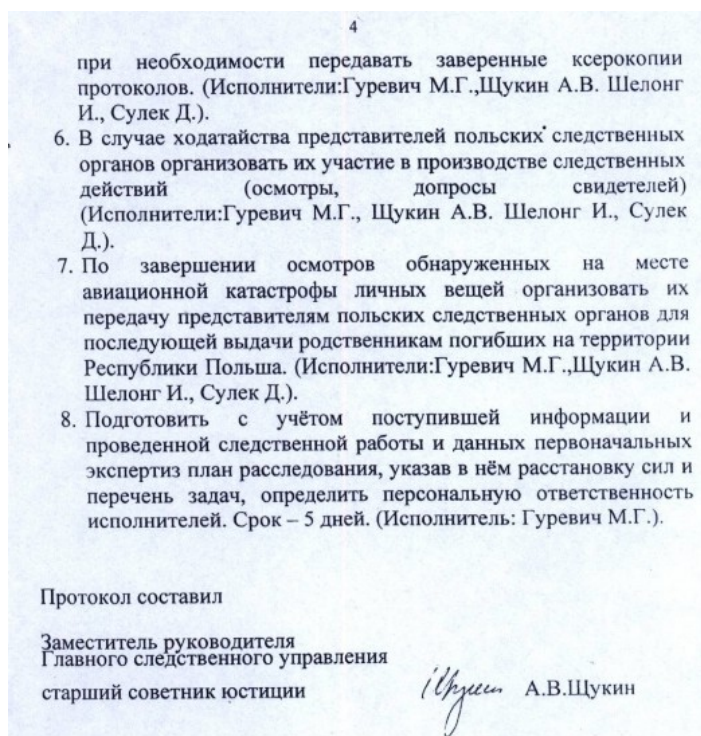
**O czym mówi protokół z nocnej narady.** *Gazeta Polska, 20.10.2010, autor: Anita Gargas*

O opinie, jaki charakter miało nocne spotkanie prokuratorów, zapytaliśmy prawników.

- Z dokumentów wynika, że pomiędzy prokuratorami rosyjskimi i polskimi nastąpiło jakieś zinstytucjonalizowane współdziałanie- uważa prof. **Piotr Kruszyński**. -Jeśli nawet uznamy, że nazwa porozumienie jest nieadekwatna do treści, to dokument ten zawiera podstawy do współdziałania prokuratury polskiej i rosyjskiej. Nawet jeśli pieczętka została przystawiona później, to jest wskazane, że polscy prokuratorzy są odpowiedzialni za realizację konkretnych postanowień narady, można więc mówić o zinstytucjonalizowanym współdziałaniu.

Rzecznik Naczelnej Prokuratury Wojskowej płk **Zbigniew Rzepa** wyjaśnił „GP”, że protokół został sporządzony przez prokuraturę rosyjską, a jego treść nie była uzgadniana z przedstawicielami polskimi. - Nieuwierzytelnością kserokopię już gotowego i podpisanego przez prok. Szczukina protokołu przekazano płk. Szelągowi przed jego wyjazdem ze Smoleńska. (...)

Oczywiste jest, że żaden rosyjski prokurator nie mógł wydawać poleceń polskim prokuratorom czy też funkcjonariuszom, zatem użycie słowa „odpowiedzialni” (7) w odniesieniu do polskich prokuratorów jest niewłaściwe- dodaje Rzepa.



(7) *Fragment protokołu z zaznaczeniem zakresu odpowiedzialności prok. Szeląga, za [http://niezalezna.pl/artukul/nocny\\_protokol/40177/1](http://niezalezna.pl/artukul/nocny_protokol/40177/1)*

**Gdzie są dowody z Rosji,** *Gazeta Polska, 20.10.2010, Autor: Dorota Kania, Anita Gargas*

- W Rosji zapytałam o służbowy telefon mojego męża, który miał przy sobie w momencie katastrofy. Usłyszałam, że nic z niego nie zostało, bo się spalił. Z kolei w Polsce od Żandarmerii Wojskowej dowiedziałam się, że telefon jest nieuszkodzony i znajduje się w ABW. Do tej pory go nie otrzymałam, nie ma także billingów- relacjonuje nam **Ewa Kochanowska**.

**Minister odsłuchiwał nagrania z czarnych skrzynek,** *TVN24, 15.10.2010*

<http://www.tvn24.pl/12690,1677964,0,1,minister-odsluchal-nagrania-z-czarnych-skrzynek,wiadomosc.html>

Minister sprawiedliwości Krzysztof Kwiatkowski odsłuchiwał w piątek odszumione nagrania z czarnych skrzynek prezydenckiego tupolewa, który rozbił się 10 kwietnia pod Smoleńskiem. Jak dowiedzieliśmy się w wojskowej prokuraturze, minister nie miał zgody na odsłuchanie nagrań.



**Minister Kwiatkowski odsłuchuje zapis z czarnej skrzynki (TVN24), 15.10.2010**

<http://www.tvn24.pl/2382494,12690,0,0,1,wideo.html>

Nagrania, które usłyszał dziś szef resortu sprawiedliwości Krzysztof Kwiatkowski, a dzięki niemu dziennikarze i opinia publiczna, są zgodne z zapisami stenogramu czarnej skrzynki TU 154. Minister zaprzecza: śluchałem materiału pogładowego, który dotyczył innego samolotu (8)(9).

(8) Minister odsłuchał publicznie fragment 10:04:34,3-10:04:43,0 wg „**Transkrypcji 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.

**W czasie odsłuchu przez słuchawki odsłuchał m.in. wypowiedź 2 pilota „101” z 10:04:57-10:04:58,9, co dodatkowo potwierdził mówiąc: „Ja miałem teraz wszystkie głosy: i wieżę, i kabinę pilotów, i kokpit”. Zatem zaprzeczenie Ministra jest niezgodne z prawdą.**

(9) zgodnie z informacją ze źródła

<http://www.tvn24.pl/12690,1677964,0,1,minister-odsluchal-nagrania-z-czarnych-skrzynek,wiadomosc.html>

Rejestrator dźwięku MARS-BM ma 4 kanały: 1 i 2 - korespondencji radiowej, 3- rozmowy w kabinie, 4- znaczniki czasu. Znaczniki czasu po zdekodowaniu informują o tym, kiedy, o jakiej godzinie rozpoczęła się rejestracja, i kiedy się zakończyła.

**Śledztwo ws. odsłuchów Kwiatkowskiego, niezalezna.pl, 21.10.2010**

[http://niezalezna.pl/artukul/sledztwo\\_ws\\_odsluchow\\_kwiatkowskiego/40429/1](http://niezalezna.pl/artukul/sledztwo_ws_odsluchow_kwiatkowskiego/40429/1)

Wojskowa Prokuratura Okręgowa podjęła decyzję o przekazaniu do krakowskiej prokuratury cywilnej sprawy związanej z upublicznieniem nagrań „czarnych skrzynek” TU-154M przez Instytut Ekspertyz Sądowych.

Prokuratura sprawdzi teraz, czy Instytut prezentując ministrowi sprawiedliwości metody swojej pracy odtworzył mu fragmenty nagrań z „czarnych skrzynek” lotu z 10 kwietnia złamał prawo, ponieważ Wojskowa Prokuratura Okręgowa nie dawała nikomu zgody na dostęp do materiałów ze śledztwa dotyczącego katastrofy smoleńskiej.

**Czego słuchał Kwiatkowski?, Nasz Dziennik, 19.10.2010, Autor: Zenon Baranowski**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20101019&id=po22.txt>

Minister Kwiatkowski, odsłuchując materiał przedstawiony mu w Krakowie, nie miał świadomości, by mógł odsłuchiwać materiał inny niż porównawczy. Minister sprawiedliwości dobrze wie, że gdyby był to materiał dowodowy, na uczestnictwo jego oraz dziennikarzy w takiej prezentacji musiałby mieć odpowiednią zgodę - podkreśla rzecznik resortu sprawiedliwości.

**Minister: Nie powinienem mieć dostępu do takiego materiału, TVN24.pl, 15.10.2010, Autor: kdj**

<http://www.tvn24.pl/0,1678046,0,1,minister-nie-powinienem-miec-dostepu-do-takiego-materiału,wiadomosc.html>

- Nigdy nie oczekiwałem i nie prosiłem o dostęp do takich materiałów - mówi minister sprawiedliwości Krzysztof Kwiatkowski dla TVN24. - Jako minister sprawiedliwości i były prokurator generalny, zdaję sobie sprawę z regulacji prawnych regulujących dostęp do materiału dowodowego - mówił reporterowi TVN24 Kwiatkowski. - Będąc osobą postronną do takiego materiału dowodowego dostępu mieć nie powinienem - dodał.

- Teraz mam wątpliwości dotyczące tej sytuacji i dlatego będę tę sytuację wyjaśniał - mówił minister wieczorem.

**Archeolodzy w Smoleńsku odnaleźli ludzkie szczątki i TYSIĄCE fragmentów samolotu, Wpollyce.pl, 26.10.2010**

[http://www.wpollyce.pl/view/3208/Archeolodzy\\_w\\_Smolensku\\_odnalezli\\_ludzkie\\_szczatki\\_i\\_TYSIACE\\_fragmentow\\_sa\\_molotu.html](http://www.wpollyce.pl/view/3208/Archeolodzy_w_Smolensku_odnalezli_ludzkie_szczatki_i_TYSIACE_fragmentow_sa_molotu.html)

Polscy archeolodzy kończą właśnie dwutygodniowe prace w Smoleńsku. Pracowali dwa tygodnie, także w deszczu i śniegu, nieraz od świtu do zmierzchu. Dziś eksperci przyznają, że wyniki badań przeszły ich oczekiwania.

Na miejscu katastrofy rządowego Tu-154 w Smoleńsku znaleziono fragmenty kości. Odnaleziono też kilka tysięcy fragmentów samolotu, jego wyposażenia i rzeczy osobistych ofiar. Niektóre z nich miały nawet kilkadziesiąt centymetrów.

**Rosjanie oddadzą czarne skrzynki. Ale potem, Darek Zalewski, TOK FM**

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,8577112,Rosjanie\\_oddadza\\_czarne\\_skrzynki\\_Ale\\_potem.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,8577112,Rosjanie_oddadza_czarne_skrzynki_Ale_potem.html)

Rosjanie oddadzą nam czarne skrzynki dopiero po swoim prokuratorskim śledztwie - przyznał tuż po

posiedzeniu komisji obrony minister Jerzy Miller, który stoi na czele polskiego zespołu badającego przyczyny katastrofy smoleńskiej. Dziś na posiedzeniu komisji obrony narodowej Miller wyjaśniał nieścisłości i prasowe rewelacje nt. katastrofy smoleńskiej.

Jerzy Miller zapewnił, że po zakończeniu rosyjskiego śledztwa oryginalne czarne skrzynki prezydenckiego Tu 154M wrócą do Polski. Nie wiadomo jednak kiedy to nastąpi.

*Mam dużo pytań, z Małgorzatą Wassermann rozmawia Dorota Kania, Gazeta Polska, 04.05.2010*

[http://niezalezna.pl/artukul/mam\\_duzo\\_pytan/33779/1](http://niezalezna.pl/artukul/mam_duzo_pytan/33779/1)

-Jak zakończyło się przesłuchanie?

-Powiedzieli mi, żebym podpisała oświadczenie, że mogą spalić rzeczy ojca. Zadzwoiłam do mamy, ona chciała je odzyskać. Wtedy rosyjska psycholog stwierdziła, że są to strzępy ubrania pobrudzone krwią, benzyną i błotem i właściwie nic z nich nie zostało. Ostatecznie zgodziłam się więc na ich spalenie i podpisałam dokumenty. Teraz tego żałuję.

-Dlaczego?

-Bo czas na analizę i przemyślenia przyszedł w Polsce. Rozpoznałam rzeczy ojca, które mi oddano: prawie niezniszczone blankiety biletów LOT, z których korzystał w Polsce na trasie Kraków–Warszawa, różaniec i etui, harmonogram pobytu w Katyniu, telefon komórkowy, który nie był uszkodzony i działał. Jeżeli ubranie było kompletnie zniszczone, to gdzie był telefon i dlaczego ocalał? Skąd Rosjanie wiedzieli, że to jest właśnie jego telefon? Dlaczego w tak dobrym stanie zachowały się papierowe bilety i harmonogram, które ojciec miał przy sobie, a ubranie w katastrofie zostało całkowicie zniszczone?

*Wypowiedź Andrzeja Melaka*

[http://www.youtube.com/watch?v=8OHYbIiej0&feature=player\\_embedded#](http://www.youtube.com/watch?v=8OHYbIiej0&feature=player_embedded#)

Ja widziałem mundur jednego z generałów. Szanowni Państwo, bezlitośnie, w sposób straszliwy został wyrwany orzełek z czapki. Wszystkie guziki od munduru, z polskimi znakami, z orłem, zostały wyrwane z materiałem.

Chcę powiedzieć, że w taki sam sposób hańbiono oficerów mordowanych w Katyniu. Im też odrywano pagony, wrywano orzełki. To jest taki typowy znak rosyjskich służb: NKWD, teraz ich następców. To nie jest przypadek.

**ROSJANIE NISZCZYLI ZAWARTOŚĆ APARATÓW OFIAR**, *niezalezna.pl, 04.11.2010*

[http://niezalezna.pl/artukul/rosjanie\\_niszczyli\\_zawartosc\\_aparatow\\_ofiar/40912/1](http://niezalezna.pl/artukul/rosjanie_niszczyli_zawartosc_aparatow_ofiar/40912/1)

Aparaty fotograficzne i kamery wideo należące do ofiar katastrofy pod Smoleńskiem noszą ślady ingerencji.

Wynika tak z ekspertyzy przeprowadzonej na zlecenie ABW. Portal Niezależna.pl dotarł do osoby, która widziała ten dokument w aktach śledztwa smoleńskiego.

Opinia wykonana na zlecenie Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego pochodzi z 13 lipca 2010 r. Badaniu poddano aparaty fotograficzne i kamery wideo zabezpieczone na miejscu katastrofy Tu-154.

Wyniki są szokujące: na przekazanych do badań nośnikach ujawniono pochodzące z czasu po katastrofie ślady ingerencji, w tym celowego niszczenia danych.

Aparaty fotograficzne i kamery wideo należące do ofiar katastrofy pod Smoleńskiem noszą ślady ingerencji.

Wyniki są szokujące: na przekazanych do badań nośnikach ujawniono pochodzące z czasu po katastrofie ślady ingerencji, w tym celowego niszczenia danych. Według naszych informacji, specjalista ten napisał w ekspertyzie także, iż na jednej z kart pamięci są „widoczne ślady kasowania zdjęć, które prawdopodobnie były zrobione na pokładzie samolotu TU-154”.

**Antoni Macierewicz rusza do USA. A premier Tusk mówi: "Nie było w historii postępowania tak transparentnego"...**

[http://www.wpolityce.pl/view/3892/Antoni\\_Macierewicz\\_rusza\\_do\\_USA\\_A\\_premier\\_Tusk\\_mowi\\_Nie\\_bylo\\_w\\_historii\\_postepowania\\_tak\\_transparentnego\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/3892/Antoni_Macierewicz_rusza_do_USA_A_premier_Tusk_mowi_Nie_bylo_w_historii_postepowania_tak_transparentnego_.html)

Donald Tusk: Nie było w historii dużych katastrof lotniczych postępowania tak transparentnego. A biorąc pod uwagę niedyskrecję niektórych urzędników i pełnomocników rodzin, jest to procedura wyjątkowo wręcz transparentna.

Nie pozwolimy, aby to, co w mojej ocenie leży w najlepszym interesie Polski, czyli dobre relacje ze wszystkimi sąsiadami, silna pozycja na arenie międzynarodowej, była niszczone przez polityków nieodpowiedzialnych.

**To on czekał na prezydenta. Nieznane zeznania BOR-owca**, *Dziennik, 28.11.2010*

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/311172,to-on-czekal-na-prezydenta-nieznane-zeznania-bor-owca.html>

Gerard K. czekał wraz z polskim ambasadorem w Moskwie, Jerzym Bahrem, na przylot prezydenckiego samolotu do Smoleńska. Był jedynym oficerem BOR, który był wtedy na lotnisku Siewiernyj.

Gdy nie mógł się dodzwonić do kolegów z BOR, którzy byli w Katyniu, zadzwonił do żony, która też czekała tam na uroczystości. Polecił jej przekazać borowcom, by jechali na miejsce katastrofy, ale nie zdradzać informacji o tragedii nikomu więcej. "Potem okazało się, że wszystkie nasze połączenia z tego czasu, z tego miejsca zniknęły z telefonów, zostały wymazane. Nie wiem dlaczego, ani przez kogo" - powiedział oficer.

**Prokuratura nie sprawdziła, czy doszło do wybuchu?**, Fronda.pl, 10.01.2011, Autor: Stanisław Żaryn

[http://www.fronda.pl/news/czytaj/prokuratura\\_nie\\_sprawdzila\\_czy\\_doszlo\\_do\\_wybuchu](http://www.fronda.pl/news/czytaj/prokuratura_nie_sprawdzila_czy_doszlo_do_wybuchu)

Jak dowiedział się portal Fronda.pl, członkowie załogi polskiego JAKa-40, który wylądował w Rosji przed Tu-154M, zeznali w prokuraturze, że w chwili katastrofy usłyszeli trzy wybuchy, a potem odgłos gasnących silników. - Załoga jest w tej kwestii bardzo jednomyślna – mówi informator portalu Fronda.pl.

Jak wynika z ustaleń portalu Fronda.pl, polscy prokuratorzy nie zajęli się sprawą wybuchu należycie. - W aktach śledztwa ws. katastrofy smoleńskiej nie ma żadnych analiz dotyczących ewentualnej detonacji na pokładzie Tupolewa – mówi portalowi Fronda.pl osoba, znająca materiały polskiej prokuratury. Dodaje, że śledczy sprawdzili jedynie, że na szczątkach samolotu oraz ubraniach ofiar nie ma śladów materiałów wybuchowych.

## KOMPETENCJE PUŁKOWNIKA KLICHA

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych - Kadra**

<http://www.mi.gov.pl/2-4822ffecb3544.htm>

Edmund Klich

Przewodniczący PKBWL

Telefon (0-22) 630-11-30

Fax (0-22) 630-11-43

E-Mail [eklich@mi.gov.pl](mailto:eklich@mi.gov.pl)

(specjalność: wykształcenie, eksploatacja)

**Gen. Czaban: Edmund Klich jest niewiarygodny**, TVN24, 23.04.2010

<http://www.tvn24.pl/0,1653432,0,1,general-czaban-klich-jest-niewiarygodny,wiadomosc.html>

Generał Anatol Czaban szef szkolenia sił powietrznych w „Rozmowie Rymanowskiego” nie zostawił suchej nitki na Edmundzie Klichu. Szef Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych stwierdził, że piloci którzy lecieli prezydenckim Tu-154 byli źle szkoleni, a wojsko niczego nie nauczyło się po wypadku CASY.

- Słuchając pana Klicha, zastanawiałem się, czemu wypowiada się w ten sposób, bo jest to bardzo mało wiarygodne. Jestem zaskoczony i w stu procentach nie zgadzam się z tym, co przedstawia. Po wypadku CASY i zmianach jakie wprowadziliśmy, takie wypowiedzi kwestionują autorytet Urzędu Lotnictwa Cywilnego i procedury bezpieczeństwa także w lotnictwie cywilnym – stwierdził.

**Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?**, strona internetowa pos. Zbigniewa Kozaka, 18.05.2010

<http://zbigniewkozak.pl/?p=1220>

(...) pan Morozow, jako człowiek czterdziestokilkuletni, badał już 30 takich katastrof. Więc jest szalenie doświadczony.

My na szczęście nie mamy tyłu, prawda, i dobrze, ale w związku z tym też nie mamy doświadczenia. Ja nigdy nie brałem udziału w badaniu takiej katastrofy w lotnictwie cywilnym.

Nie mam żadnego tutaj doświadczenia, nigdy nie brałem udziału w badaniu takiego samolotu lotnictwa państwowego, który przewozi delegacje rządowe.

Ja, może nie w tak wielkich wypadkach, ale znam procedury, na wielu szkoleniach zagranicznych, kursach byłem, także tu nie ma żadnego problemu. Językowo też nie ma problemu, bo nie trzeba. Angielski jest wspólnym językiem dla nas (1)

(1) Edmund Klich nie zna języka rosyjskiego.

**Dlaczego Moskwa wybrała Klicha?**, Nasz Dziennik, 30.12.2010, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101230&typ=po&id=po01.txt>

W ocenie Ignacego Golińskiego, byłego członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, który pracował razem z polskim akredytowanym przy MAK, Edmund Klich nie jest dobrym fachowcem w dziedzinie badania wypadków lotniczych. Do tego z pewnością nie ma doświadczenia w zakresie badania wypadków samolotów pasażerskich i transportowych, i to nie tylko według zasad cywilnych. (...) Jak zauważył Goliński, Klich w ogóle nie prowadził badań wypadków nie tylko samolotów pasażerskich, ale w ogóle samolotów transportowych. Co więcej, w

jego doświadczeniu nie ma właściwie nic z zakresu badań poważnych wypadków statków powietrznych według procedur cywilnych.

Klich do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych trafił bezpośrednio z wojska w 2000 roku, kilka miesięcy później niż Goliński.

Po odejściu Golińskiego z Komisji pozostała ona praktycznie bez fachowca z zakresu badania wypadków samolotów transportowych. Klich na stanowisku przewodniczącego zastąpił poważanego specjalistę dr. inż. Stanisława Żurkowskiego (2).

*(2) Zgodnie z własną wypowiedzią Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r., transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog, Klich jest cały czas skonfliktowany z dr Żurkowskim.*

**Bankructwo teorii Edmunda Klicha**, Nasz Dziennik, 28.12.2010, Autor: Katarzyna Orłowska-Popławska

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101228&typ=po&id=po01.txt>

Trochę więcej na temat swojej pracy powiedział Klich w jednym z ostatnich wywiadów. "Za mojej kadencji mieliśmy 2 poważne incydenty lotnicze, które otarły się o katastrofę. Pierwszy z nich to incydent samolotu ATR-72, do którego doszło 4 grudnia 2006 roku w trakcie lotu z Bydgoszczy do Warszawy. W samolocie ATR-72 po wejściu w chmury nastąpił zanik poprawnych wskazań przyrządów pilotażowych. Korzystając z przyrządów awaryjnych, załoga wyprowadziła samolot nad górną granicę chmur, uzgodniła przyrządy i wykonała lot do Warszawy zakończony bezpiecznym lądowaniem. Drugi incydent ruchowy dotyczył 2 samolotów, które nad Warszawą minęły się bez separacji poziomej, zaś separacja pionowa wynosiła około 30 metrów".

**Przed startem widzialność 3 tys. metrów**, Nasz Dziennik, 31.12.2010, Autor: Piotr Czartoryski-Sziler

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101231&typ=po&id=po04.txt>

- Proszę pana, dzwoniła już pani od was, wyście napisali wczoraj taki tekst, że nie rozmawiam z wami w ogóle, nie będę tu prostował nic, bo żeście takie wnioski wyciągali z niektórych faktów - wyrzucił ze złością Klich, zanim zdążyliśmy zadać pierwsze pytanie. W taką wściekłość wpadł po lekturze tekstu "Bankructwo teorii Edmunda Klicha" we wtorkowym "Naszym Dzienniku", w którym obnażyliśmy prawdę o jego roli w modulowaniu tonu narracji o katastrofie smoleńskiej.

**Grabarczyk nie uwzględnił wniosku o odwołanie Klicha**, Interia.pl, 05.02.2011

[http://fakty.interia.pl/fakty\\_dnia/news/grabarczyk-nie-uwzlednil-wniosku-o-odwolanie-klicha,1593286](http://fakty.interia.pl/fakty_dnia/news/grabarczyk-nie-uwzlednil-wniosku-o-odwolanie-klicha,1593286)

Grabarczyk zdecydował w połowie stycznia, że Klich pozostanie szefem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych na kolejne 5 lat. Członkowie komisji wystąpili jednak do ministra o odwołanie Edmunda Klicha w związku z jego pracą przy wyjaśnianiu katastrofy smoleńskiej. Usunięcia Klicha z Komisji domagało się 13 z 15 jej członków.

We wniosku o odwołanie zarzucali Klichowi m.in., że jego "bierna postawa" we współpracy z MAK spowodowała, iż w ostatecznym rosyjskim raporcie na temat katastrofy smoleńskiej nie uwzględniono wielu wniosków strony polskiej.

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 32

**Edmund Klich:** 14 stycznia mój pracownik z komisji, pan Stanisław Żurkowski, napisał pięciostronnicowe pismo z wnioskiem o odwołanie mnie jako przewodniczącego komisji, sugerujące, że ujawniając czy nagłaśniając te sprawy, informując społeczeństwo, naruszyłem załącznik 13 do konwencji, podważyłem dobre imię komisji państwowej.

I cała komisja prawie mnie odwołała – na piętnastu członków trzynastu głosowało przeciwko mnie – tylko pan minister Grabarczyk podjął decyzję, żeby mnie nie odwoływać.

**Płk Klich uniemożliwił badanie wraku TU 154**, niezalezna.pl, 05.03.2011

<http://niezalezna.pl/7097-plk-klich-uniemozliwil-badanie-wraku-tu-154>

Portal niezalezna.pl dotarł do pisma skierowanego do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka i szefa kancelarii premiera Tomasza Arabskiego przez członków Komisji Badania Wypadków Lotniczych w sprawie przewodniczącego komisji płk. Klicha. Czytamy w nim m.in: "(...) nagły i nieuzgodniony zarówno z zespołem doradców, jak również ze stroną rosyjską, wyjazd Edmunda Klicha ze Smoleńska w trakcie prac polskich specjalistów na miejscu zdarzenia uniemożliwił stronie polskiej dokończenie tych prac, w tym badanie wraku TU 154M. (...)

Zgodnie z podstawowymi zasadami prowadzenia badania wypadków należy zabezpieczyć osoby prowadzące

badanie przed wszelkimi zewnętrznymi naciskami, a należą do nich również naciski polityczne. Pan Edmund Klich skrajnie nieodpowiedzialnie wprowadził do sfery badań zdarzeń lotniczych element polityki. I nie chodzi tutaj o jego wypowiedź w mediach, w której stwierdza: „mogłem wpłynąć na wynik wyborów prezydenckich, ale nie zrobiłem tego”, ale o przekazywanie niektórym członkom Komisji o gwarancjach ze strony polityków zachowania przez niego stanowiska na następną kadencję, bez względu na wynik głosowania Komisji. (...)

Jednym z przykładów niewypełniania przez Pana Edmunda Klicha upoważnień zawartych w Załączniku 13 była jego bierna postawa w trakcie niedopuszczenia obserwatorów ze strony polskiej do udziału w oblocie środków radiotechnicznej kontroli lotów lotniska Smoleńsk „Północny” przeprowadzonego 15 kwietnia 2010 r. Czy też braku zgody strony rosyjskiej na właściwe udokumentowanie wizji lokalnej tych środków (...)"

Co ciekawe, członkowie Komisji wielokrotnie informowali swoich przełożonych m.in. o braku profesjonalizmu płk. Edmunda Klicha w trakcie realizacji zadań wynikających z funkcji Akredytowanego Przedstawiciela Rzeczypospolitej Polskiej przy MAK. Mimo alarmujących sygnałów płynących zaraz po tym, jak płk Klich został akredytowanym przy MAK, polskie władze, który miały taką wiedzę, nie zrobiły w tej sprawie nic.

## EDMUND KLICH PISZE KSIĄŻKĘ W CZASIE WSPÓŁPRACY Z MAK

*Promocja książki Klicha nt. katastrof lotniczych, Onet.pl, 27.09.2010*

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/promocja-ksiazki-klicha-nt-katastrof-lotniczych,1,3703853,wiadomosc.html>

Do katastrofy lotniczej zawsze dochodzi w wyniku więcej niż jednej przyczyny - taki wniosek płynie z książki "Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym" płk. pil. Edmunda Klicha, akredytowanego przedstawiciela Polski przy MAK badającym katastrofę smoleńską.

Książka, napisana we współpracy z płk. pilotem Jerzym Szczygłem, powstała w zasadniczej części przed katastrofą smoleńską 10 kwietnia - jest w niej tylko jedno odwołanie do tego wypadku. Dziś w Centrum Konferencyjnym PAP odbyła się promocja tego wydawnictwa, które nie będzie jednak na razie do kupienia. Znajdzie się ono w specjalistycznych bibliotekach instytutów lotniczych.

*Посадку польского Ту-154 разрешил штаб BBC России, текст: Сергей Смирнов/Infox.ru, 28.09.2010*

[http://infox.ru/accident/incident/2010/09/28/Itogi\\_katastrofy\\_Tu.phtml](http://infox.ru/accident/incident/2010/09/28/Itogi_katastrofy_Tu.phtml)

Накануне окончания работ по расшифровке речевых самописцев в Польше и в связи с завершением следственных действий в Москве глава польской комиссии по расследованию обстоятельств катастрофы Ту-154 в Смоленске Эдмунд Клич выпустил книгу «Безопасность полетов», в которой изложил основные причины трагедии, унесшей жизни президента Польши Леха Качиньского и 95 человек.

По версии Эдмунда Клича, ошибками экипажа Ту-154 стало снижение на недопустимую высоту в условиях плохой видимости, использование экипажем показаний радиовысотомера, а не барометрического альтиметра, оказание на пилотов давления со стороны главы BBC Польши Анджея Бласика, недостаточная подготовка и слаженность работы экипажа и неверная оценка рисков.

*Na lądowanie polskiego Tu-154 zezwolił sztab WWS Rosji, Autor: Siergiej Smirnow, Infox.ru, 28.09.2010*

[http://infox.ru/accident/incident/2010/09/28/Itogi\\_katastrofy\\_Tu.phtml](http://infox.ru/accident/incident/2010/09/28/Itogi_katastrofy_Tu.phtml)

W przeddzień zakończenia rozszyfrowywania urządzeń rejestrujących w Polsce oraz w związku z zakończeniem czynności dochodzeniowo-śledczych w Moskwie, szef polskiej Komisji do zbadania katastrofy Tu-154 w Smoleńsku Edmund Klich wydał książkę "Bezpieczeństwo lotów", w której przedstawił główne przyczyny tragedii, która pochłonęła życie prezydenta Lecha Kaczyńskiego i 95 innych osób.

Według Edmunda Klicha, błędami załogi Tu-154 były: zejście na niedopuszczalną wysokość w warunkach złej widoczności, odczytywanie wysokości z radiowysokościomierza a nie wysokościomierza barycznego, wywieranie na pilotów nacisków ze strony Dowódcy Sił Powietrznych Polski Andrzeja Błasika, niedostateczne przygotowanie i zgranie pracy załogi i nieprawidłowa ocena ryzyka.

## JAKOŚĆ POLSKIEGO WSPARCIA DLA AKREDYTOWANEGO PRZY MAK

*Wypowiedź min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej, 04.08.2010*

*Biuletyn nr: 4071/VI, Komisja: Komisja Obrony Narodowej /nr 98/*

Pan Edmund Klich jest przedstawicielem Polski przy komisji rosyjskiej. Natomiast ja przewodniczącą polskiej Komisji. Przedstawiciel Polski w komisji rosyjskiej nie jest członkiem polskiej Komisji. W związku z tym stanowimy dwa oddzielne i różne środowiska, badające ten sam wypadek lotniczy.

**"Nie mieliśmy żadnego wsparcia rządu", dziennik.pl, 23.04.2010, wypowiedź Edmunda Klicha**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/artykuly/116653,nie-mielismy-zadnego-wsparcia-rzadu.html>

"Nie mieliśmy żadnego wsparcia. Na moją prośbę do ministra Bogdana Klicha, że nie mam jeszcze tłumacza, dostałem odpowiedź: <to co pan robi tam od trzech dni. To pan powinien go sobie załatwić>. Dalej pan minister Klich powołując się na swoje rozporządzenie zmuszał mnie wprost do współpracy z polską prokuraturą. Kiedy mówiłem: panie ministrze, ja nie mogę współpracować z prokuraturą bo strona rosyjska ma do mnie pretensje, odpowiadał: <ja tego nie przyjmuję do wiadomości> - opowiada Edmund Klich.

Grzmi on na polski rząd za to, jaką strategię wobec strony rosyjskiej przyjęła nasza administracja. Klich uważa, że jesteśmy wobec nich w roli petenta. "Zasady są jasne. Projekt raportu (o przyczynach katastrofy) przygotowuje strona rosyjska, a my mamy 60 dni na odpowiedź i to wszystko. Oni mogą te nasze uwagi uznać, albo nie" - mówi Edmund Klich.

"Ja wiem jaki jest tego wszystkiego cel i kto robi larum. Ludzie, którzy są odpowiedzialni za tę katastrofę chcą zwinąć wszystko na pilotów. A oni są tymi, którzy na końcu łańcucha zbierają błędy wszystkich. Błąd tkwi bowiem w systemie. Lotnictwo państwowe jest w permanentnym kryzysie" - ocenił szef PKBWL.

**Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą**, wpolityce.pl, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokuja\\_i\\_strasza.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokuja_i_strasza.html)

Był problem tłumaczy, jak ja już wcześniej mówiłem, tylko dzięki uprzejmości pani Ewie Fischer z Ambasady Rosyjskiej na pierwszy dzień wysłuchań przyjechał pan, wtedy chyba z Bumaru, jeszcze pan Fischer też, nomen omen, ale inaczej się piszą nazwiska, pan Roman Fischer, i on był tłumaczem, to nam pomogło sporo, ale to nie jest specjalista lotniczy, w związku z tym zna język ogólny, i już mieliśmy trochę problemów ze zrozumieniem np bardzo szczegółowych jakiś komend radiowych. (...) w następnych dniach przyjechał specjalista z Polski, który zna język proceduralny, zna język rosyjski i język lotniczy, więc już sprawa tego problemu, ewentualnych niezrozumień, zniknęła.

Również powiadomiono, że nie dostanę zapisu z rejestratora samolotu, bo według strony rosyjskiej analiza lotu nie ma żadnego wpływu na badanie katastrofy samolotu TU154 i to jest już zawarte w kolejnym piśmie, które wysłałem 26. lipca. W tym piśmie po raz pierwszy, być może błędem było, że wcześniej się nie posługiwałem tym, ale ja nie jestem prawnikiem i nie miałem doradców ze strony polskiej (...)

*Ryszard Kalisz:* Jakie pan miał wsparcie ze strony rządu polskiego i jaka była współpraca z rządem w zakresie wypełniania swojej funkcji?

*E.Klich:* Nie będę mówił o wniosku, będę mówił o faktach. Ja nie chcę wracać do tych problemów ze Smoleńska, bo one są szeroko znane - brak tłumaczy, moje monity do pana ministra Klicha z prośbą o przysłanie tłumaczy, w czasie rozmów telefonicznych mówił co ja tam robię, jestem od dwóch dni, a ja byłem za własne pieniądze, bo jeszcze nie dotarły pieniądze z ministerstwa, że jaki ja jestem organizator, w związku z tym prosiłem nawet pana ministra Grabarczyka żeby mnie odwołał z tej funkcji, bo przecież to... Jak nie mogę działać, a zdawałem sobie sprawę z odpowiedzialności, jaka ciąży na mnie, bo wiem, że moje dzisiejsze posiedzenie, to nie jest koniec mojego udziału z takimi poważnymi gremiami jak państwo.

Nie mogłem działać nie mając chociażby tłumacza, bo to wszystko byłoby bez sensu, co mogę powiedzieć ...

Były niestety przykre dla mnie sprawy jeśli chodzi o współpracę z naszą komisją pana ministra Millera.(1)

*Antoni Macierewicz:* (...) Zrozumiałem, że podczas swojej pracy jako akredytowany natknął się pan na szereg trudności, które w istocie podważyły sens pracy zarówno komisji lotniczej, tzw. MAK jak i pana tam obecność. Uniemożliwiono panu udział w jednej z zasadniczych czynności jaką jest oblot. I co jest jeszcze ważniejsze, ale ujawnił pan rzecz drugą zupełnie kluczową, mianowicie uniemożliwiono panu i stronie polskiej dostęp do prawdopodobnie istniejących zdjęć schodzenia samolotu TU154, że istnieją urządzenia, które powinny być włączone, relacja, którą otrzymał pan od osoby dowodzącej osobą, że one działały, a mimo to efektów pan nie otrzymał. Czy pan natychmiast poinformował o tym premiera Tuska i czy postawił pan wniosek o konieczność w tej sytuacji wystąpienia do strony rosyjskiej o przejęcie postępowania w tym zakresie, ze względu na fakt nie dotrzymania przez stronę rosyjską warunków umożliwiających rzeczywiste dojście do prawdy. Czy występował pan do strony rosyjskiej o przejęcie postępowania, jeżeli chodzi o niszczenie dowodów, w szczególności wraku, terenu katastrofy i czarnych skrzynek.

*E.Klich:* (...) jeśli chodzi reakcje, ja przypominam sobie moją pierwszą reakcję, jak w mediach pokazały się informacje, ja byłem w Polsce akurat, że na miejscu katastrofy są jakieś jeszcze szczątki niezabrane. Natychmiast dzwoniłem do Morozowa i nie wiem czy to moja reakcja, bo pan minister Kwiatkowski się wypowiadał, że dzwonił do odpowiedników swoich ale tam od razu pokazał się patrol w tym miejscu Smoleńsku, czy on był skuteczny czy nie to już inna sprawa. Ale w każdym razie reakcja była, ja w każdej takiej sytuacji reagowałem, nawet telefonicznie będąc w Polsce, bo tutaj mieliśmy taki kontakt, że każdy telefon był odbierany czy mailowy czy też telefoniczny także nie było problemu.

(1) por:rozdział następny

**Trzy kilometry poza kursem i ścieżką**, *Nasz Dziennik*, 26.11.2010, Autor: Anna Ambroziak

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101126&typ=po&id=po01.txt>

Z informacji, do których dotarł "Nasz Dziennik", wynika, że rządowy samolot z prezydencką delegacją na pokładzie znajdował się blisko 3 km od pasa startów i lądowań i nigdy nie był na prawidłowej ścieżce schodzenia.

- Nie mogę potwierdzić ani zaprzeczyć. Mam dostęp do informacji, która była w MAK, czyli po stronie rosyjskiej, a to jest po stronie polskiej. A jak wiadomo - komisja pana Millera nie dzieli się ze mną żadnymi informacjami, bo oni są bardzo ściśle tajni. Nie wiem, dlaczego, ale taką przyjęli zasadę - tłumaczy w rozmowie z "Naszym Dziennikiem" płk Edmund Klich, polski akredytowany przy moskiewskim Międzypaństwowym Komitecie Lotniczym.

**Klich: za mało czasu na opinię do raportu**, *Polskieradio.pl*, 26.11.2010, Autor: Agnieszka Kamińska

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/278009,Klich-za-malo-czasu-na-opinie-do-raportu>

MSWiA poinformowało w piątek rano, że opracowany został wstępny szkic polskiej opinii do raportu MAK ws. przyczyn katastrofy smoleńskiej.

Edmund Klich mówi, że nie mógł zapoznać się ze szkicem MSWiA. - Jest to dokument tajny, niedostępny dla mnie. Ja mam do 30 listopada czas, żeby przygotować swoje uwagi – mówi w rozmowie z portalem polskieradio.pl Edmund Klich.

Postulowałem, żeby wydłużyć czas do minimum 120 dni, co jest możliwe, jeśli obie strony się na to zgodzą. Przedstawiłem nawet ministrowi Millerowi taką propozycję na piśmie. Podałem argumenty, które należało przedstawić wcześniej stronie rosyjskiej - powiedział. Jak mówi, złożył taką propozycję jeszcze we wrześniu, czyli przed przekazaniem wstępnej wersji raportu Polsce. Mówi, że teraz nad raportem trzeba pracować "dniami i nocami".

Według niego polska komisja pod przewodnictwem szefa MSWiA i on sam powinni razem pracować nad raportem. - To złe procedowanie, prawdopodobnie pracujemy podwójnie – ocenił. Dostał jednak taką dyspozycję z kancelarii premiera. – Ma to też dobre strony, takie że nie sugerujemy się nawzajem - dodał jednak.

**"Rosjanie opublikują raport do końca stycznia"**, wywiad Edmunda Klicha dla TVN24, 21.12.2010

<http://www.tvn24.pl/12690,1686794,,w-smolensku-bylo-badanie-w-moskwie-zaczela-sie-polityka,wiadomosc.html>

Współpracy między mną a komisją ministra Millera w zasadzie nie było wcale. Ja zawsze chciałem rozmawiać, proponowałem spotkania z ministrem Millerem. Mimo tych zgrzytów, które niewątpliwie były. (..) Współpraca zakłada, że z obu stron są dobre chęci i wymiana informacji. Tu zasada była natomiast taka, że wszystkie materiały, które miałem, przekazywałem swoim doradcom – członkom komisji pana Millera. Natomiast z drugiej strony nie dostawałem żadnego wsparcia, informacji. Mimo moich dwóch monitów otrzymywałem odpowiedź, że ta komisja pracuje tajnie, nie ujawnia żadnych informacji i dla mnie nie może zrobić wyjątku.

## „KŁÓTNIE W RODZINIE”: JERZY MILLER vs. EDMUND KLICH

*Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo". Edmund Klich opowiada jak Rosjanie odmawiają, hamują, blokują i... straszą*, *wpolityce.pl*, 22.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk\\_10\\_04\\_To\\_naprawde\\_jest\\_sledztwo\\_Edmund\\_Klich\\_opowiada\\_jak\\_Rosjanie\\_odmawiaja\\_hamuja\\_blokują\\_i\\_straszą.html](http://www.wpolityce.pl/view/3048/Smolensk_10_04_To_naprawde_jest_sledztwo_Edmund_Klich_opowiada_jak_Rosjanie_odmawiaja_hamuja_blokują_i_straszą.html)

Minister Miller dwukrotnie poniżył mnie w obecności Rosjan, ja to tak odczułem, bo poniżenie, to jest kwestia kto jak odczuwa, bo kiedy przyjechał pierwszy raz przegrać rozmowy w kabinie i na to ja miałem zaproszenie i przedstawiciele wojskowi, eksperci wojskowi, i miał być Morozow jako przewodniczący komisji, ja miałem zaproszenie od pani, ustne to nie było pisemne, to zadzwonił jakąś godzinę przed, że on sobie nie życzy, żebym ja był na tym spotkaniu. Zaskoczyło mnie to, zadzwoniłem natychmiast do pana ministra Arabskiego, sądziłem, że to jakieś nieporozumienie nie wiem, ale nie dostałem żadnej decyzji. W związku z tym powiedziałem Morozowowi, że ja na to nie idę i że Rosjanie wycofali też Morozowa, że jak gdyby równowagę utrzymać.

(...) Może jeszcze wspomnę, tak jak ja sądzę dlaczego ta reakcja pani ministra Millera taka była. Bo kilka dni wcześniej kiedy ja przyjechałem do Polski i miałem już odpisy rozmów w kabinie, pan minister Miller poprosił mnie o udostępnienie, ja powiedziałem, że nie, bo jest to naruszenie załącznika 13, a ja jeśli chcę być w Moskwie to sam muszę dbać o to żebym nie naruszał, bo będzie to zarzut poważny co do mojej osoby no i wtedy widziałem, że się pan minister bardzo mocno zdenerwował. I chyba te efekty były tego no, zresztą krytykował mnie i w mediach i na swojej komisji bardzo mocno moją działalność, co uznałem, że nie było najlepszym sposobem działania.

**Miller: Rosjanie nigdy nie pytali o Klicha, TVN24, 24.10.2010**

<http://www.tvn24.pl/12690,1679281,0,1,miller-rosjanie-nigdy-nie-pytali-o-klicha,wiadomosc.html>

Jerzy Miller jest "zdziwiony" słowami Edmunda Klicha, który zarzucił mu, że ten poniżył go przed Rosjanami. - (Rosjanie) nigdy nie pytali o Edmunda Klicha. Nie wiem skąd takie skojarzenie, że ktos chciałby ze strony rosyjskiej go zapraszać na ten dzień, kiedy przekazywali Polsce kopię nagrań rejestratorów - mówił dziś minister. - Ja byłem gościem, a nie gospodarzem. To gospodarz zaprasza uczestników spotkania - dodał.

**Dziurawy raport MAK, z pos. Jerzym Polaczkiem rozmawia Marcin Austyn, Nasz Dziennik, 25.10.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101025&typ=po&id=po01.txt>

Jeśli w przekazaniu kopii czarnych skrzynek nie uczestniczył przedstawiciel państwa, które go oddelegowało, to jest to rzecz, która powinna być analizowana w kontekście prawno-karnym, a nie w formule zwyczaju. Przecież uczestnictwo w tych czynnościach akredytowanego przedstawiciela państwa polskiego było jego prawnym obowiązkiem, a do jego wypełniania nie dopuścił pan Miller. To niesłychana i zadziwiająca postawa urzędnika państwa polskiego wobec akredytowanego przedstawiciela. Relacja Klicha w tym zakresie była bardzo lakoniczna i skończyło się na stwierdzeniu o poniżeniu, ale sądzę, że można tu znaleźć mocniejsze słowa określające to, co się stało.

**Tusk o kłótni Klicha z Millerem: Nie muszą się lubić, dziennik.pl, 22.10.2010**

[http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/306384,tusk-o-klotni-klicha-z-millerem-nie-musza-sie-lubic.html?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+\(RSS+-+Dziennik\)](http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/306384,tusk-o-klotni-klicha-z-millerem-nie-musza-sie-lubic.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+(RSS+-+Dziennik))

"Nie jest ważny komfort ministra Millera czy Edmunda Klicha. Ważne jest to, żeby doprowadzili sprawę do rzetelnego końca, bo dzisiaj jesteśmy w jednym z kluczowych momentów" - podkreślił.

"Jeżeli Rosjanie coś zniekształcą, czegoś zapomną, czegoś odmówią, to akredytowany to wskaże i my wtedy nie przyjmujemy takiego raportu, który będzie zbudowany na podstawie wadliwej procedury" - zapowiedział Tusk.

## WALKA BULDOGÓW POD DYWANEM: CO ZROBIĆ Z OSTATECZNYM RAPORTEM MAK ?

**"Domyślam się ilu jest zainteresowanych by prawda nie wyszła na jaw", TVN24, 17.12.2010, Autor: nsz/fac**

<http://www.tvn24.pl/-1,1686514,0,1,domyklam-sie-ilu-jest-zainteresowanych-by-prawda-nie-wyszla-na-jaw,wiadomosc.html>

- Znam życie i domyślam się ile tam (w Rosji - red.) ludzi jest zainteresowanych tym, żeby cała prawda nie wyszła na jaw - powiedział Donald Tusk odnosząc się do śledztwa ws. katastrofy smoleńskiej, które prowadzi strona rosyjska. Wcześniej premier oświadczył, że Projekt raportu MAK nt. katastrofy jest "nie do przyjęcia" (1).

Z kolei rosyjski parlamentarzysta Leonid **Slucki** oznajmił, że MAK to profesjonalna, ciesząca się autorytetem organizacja, specjalizująca się w problematyce bezpieczeństwa w lotnictwie i badaniu katastrof lotniczych. Zdaniem Sluckiego Polska powinna jeszcze raz przeanalizować wnioski zawarte w raporcie MAK. - **Tylko nieprofesjonalista może powątpiewać w kompetencje Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego** - oświadczył. I dodał: - Polskich kolegów nie satysfakcjonują niektóre wnioski MAK. Ale co można poradzić na to, że te wnioski są zgodne z rzeczywistością. **To, co jest w raporcie Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego - to prawda.**

W ocenie wiceprzewodniczącego rosyjskiej Komisji Spraw Zagranicznych "jest to prawdopodobnie największa tragedia w najnowszej historii Polski". Dlatego powinniśmy dać polskim kolegom możliwość zebrania się z myślami i ponownego przeczytania raportu MAK - wskazał.

**Катастрофа вернулась в Россию, Газета «Коммерсантъ» № 235 (4535) от 18.12.2010**

<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1560776>

Международным скандалом закончилось расследование авиакатастрофы польского "борта N 1", происшедшей весной этого года под Смоленском. Вчера правительство Польши вернуло российскому Межгосударственному авиакomiteту (МАК) его отчет о причинах аварии, а премьер-министр Польши Дональд Туск пояснил, что доклад не может быть принят из-за небрежности, ошибок и безосновательности некоторых выводов российских экспертов. Таким образом, расследование, которое МАК проводил в течение полугода, очевидно, придется начинать заново.

Следует отметить, что выводы российских экспертов об ошибке летчиков и оказанном на них давлении польские специалисты и даже политики не оспаривали, однако поляки с самого начала дали понять, что хотели бы видеть в итоговом докладе и оценку роли диспетчеров аэропорта Северный, которые активно участвовали в событиях и также способствовали трагической развязке.



**Katastrofa wróciła do Rosji, Kommiersant, 18.12.2010**

<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1560776>

Międzynarodowym skandalem zakończyło się dochodzenie w sprawie katastrofy lotniczej polskiego „Nr 1”, mającej miejsce wiosną tego roku pod Smoleńskiem. Wczoraj rząd Polski zwrócił rosyjskiemu MAK jego raport na temat przyczyn wypadku, a premier Donald Tusk powiedział, że raport ten nie mógł być przyjęty ze względu na zaniedbania, błędy i niektóre bezpodstawne wnioski rosyjskich ekspertów. Dlatego też dochodzenie, które MAK prowadził pół roku, oczywiście, trzeba zacząć od nowa.

Należy zauważyć, że **ustaleń rosyjskich ekspertów o błędach pilotów i wywieranej na nich presji polscy eksperci, a nawet politycy nie kwestionowali**, ale Polacy od początku jasno dali do zrozumienia, że chcieliby widzieć w sprawozdaniu końcowym także ocenę roli kontrolerów lotniska Siewiernyj, którzy aktywnie uczestniczyli w wydarzeniach i przyczynili się do ich tragicznego wyniku.

*(1) Możliwe interpretacje oświadczenia premiera:*

Wariant 1:

*Usztywnienie stanowiska premiera wobec Rosji nastąpiło bez konsultacji z władzami rosyjskimi, w związku z :*

*- wynikami sondaży- np. wg badania dla Polskiego Radia w październiku 2010 56% Polaków oceniano, że śledztwo jest prowadzone źle (2); 39 % respondentów Homo Homini w grudniowym sondażu uznało sposób prowadzenia śledztwa za porażkę roku (3); dodatkowo w noworocznym sondażu Wiadomości TVP1 54% respondentów wskazało Katastrofę Smoleńską jako najważniejsze wydarzenie roku 2010, zaś 23% uznało ją za wydarzenie dekady (najwyższe miejsce w sondażu przeprowadzonym na 100 tys. badanych).*

*- rozpoczęciem prywatnego śledztwa z udziałem specjalistów zagranicznych przez Martę Kochanowską;*

*- coraz częstszymi żądaniem rodzin i pełnomocników rodzin ofiar dotyczącymi ekshumacji zwłok i udostępnienia oryginalnych zapisów rejestratorów parametrów lotu;*

*- działaniami części rodzin ofiar przy wsparciu PiS w sprawie umiędzynarodowienia śledztwa.*

*Zdaniem Autora miało ono głównie znaczenie wizerunkowe, ponieważ rosyjskie tezy z Raportu MAK o winie pilotów i naciskach nie zostały zakwestionowane, a celem wystąpienia premiera było rozłożenie odpowiedzialności pomiędzy załogę a rosyjskich kontrolerów lotu. Jest więc jasne, że nie nastąpiła zmiana stanowiska strony rządowej.*

*Wystąpienie premiera może jednak być użyteczne przy próbie przykrycia medialnego spodziewanych odmownych decyzji Prokuratury w kwestii wniosków rodzin, a także w budowaniu wizerunku premiera jako polityka stanowczego i niezależnego od Rosji.*

*W sensie merytorycznym nie nastąpiła zmiana stanowiska MAK przedstawionego w projekcie Raportu końcowego (tym bardziej że konwencja chicagowska nie daje do tego podstawy prawnej), jest natomiast prawdopodobne że różnica zdań pomiędzy Tuskiem a MAK stała się początkiem medialnego „serialu” którego pozytywnym bohaterem będzie premier.*

Wariant 2:

*Nie można wykluczyć możliwości, że wystąpienie Tuska miało prowadzić do, jak napisano w przytoczonym powyżej artykule „Kommiersanta”, **rozpoczęcia przez MAK dochodzenia od nowa**. Znaczyłoby to, że było ono uzgodnione ze stroną rosyjską, i jest typową grą na zwłokę, ponieważ oddala na czas nieokreślony perspektywę otrzymania przez Polskę dowodów w sprawie (wrak, oryginalne zapisy rejestratorów lotu).*

*Obserwując dotychczasowy stosunek premiera do śledztwa, można dojść do wniosku że nie zależy mu na dotarciu do prawdy, tak więc możliwość odłożenia „ad calendas Graecas” otrzymania przez rodziny ofiar i prokuraturę potencjalnie niewygodnych dowodów jest przezeń mile widziana, zaś osłona medialna którą ma zamiar otrzymać od tzw. „zaprzyjaźnionych mediów” (4) w jego ocenie jest wystarczająca do zmniejszenia do minimum strat wizerunkowych jakie odniósł de facto przynajmniej że jego wcześniejsze zaufanie do strony rosyjskiej było błędem.*

*Biorąc pod uwagę okoliczności upublicznienia Raportu MAK, wariant ten nie może zostać ostatecznie wykluczony, ale w związku z problemami medialnymi Tuska jakie wystąpiły po ogłoszeniu Raportu, wydaje się że nawet jeśli takie ustalenia zostały zawarte, to strona rosyjska z nich nie skorzystała, osłabiając pozycję premiera wobec prezydenta (7).*

*W wywiadzie dla Wpolityce.pl (5) poseł Antoni **Macierewicz** przedstawił dalej idącą interpretację zachowania premiera Tuska.*

*A.M.: Pan Tusk zdał sobie sprawę, zwłaszcza po deklaracjach amerykańskich kongresmenów i*

senatorów, po wysłuchaniu publicznym w Parlamencie Europejskim, po deklaracji pana Landsbergisa, po wystąpieniu przewodniczącego parlamentu Europejskiego pana Jerzego Buzka uznającego iż polska opinia publiczna powinna naciskać na wyjaśnienie nieprawidłowości w śledztwie, po działaniach rodzin ofiar tragedii, po efektach pracy Zespołu parlamentarnego, że wszystkich tych nieprawidłowości, matactw i fałszerstw nie da się ukryć. Że one są oczywiste i nie można przejść nad nimi do porządku dziennego.

Drugi ważny czynnik to próba ucieczki przez nieuchronnym i wyraźnym dążeniem Rosjan do przerzucenia całej odpowiedzialności za tragedię na Polskę, w tym także na rząd pana Tuska.

Powtarzam więc jeszcze raz: pan Tusk zdaje sobie sprawę, że ta zabawa się kończy. Że nadchodzi moment, kiedy Rosjanie przerzucą winę na niego. powiedzą: "My jesteśmy w porządku, to Polacy są winni. Martw się panie Tusk sam ze swoimi obywatelami. I to Tusk chce powstrzymać. Stąd ta nielogiczność jego działania, stąd krycie Rosjan przez osiem miesięcy i nagły zwrot dzisiaj.

Jednak zmiana tonu pana Tuska jest zmianą dokonywaną przez człowieka, który się znalazł w potrzasku, w sytuacji bez wyjścia. Polska opinia publiczna go potępi, a Rosjanie w żadnej mierze nie wezmą na siebie winy, którą chcą zrzucić, jak robili dotychczas, na pana Tuska. On się na to zresztą wcześniej zgodził. I teraz od nich słyszy: "Radź sobie sam. Pozwoliłeś nam się oczyścić, zrzucić wszystko na Polaków - skorzystaliśmy. Reszta to twój problem".

*Wypowiedź prof. Andrzeja Zybortowicza dla „Naszego Dziennika”, 23.12.2010 (6):*

Nie można wykluczyć, że premier wcześniej wiedział, iż IPN złoży wniosek o wszczęcie postępowania lustracyjnego wobec Turowskiego, lub iż ukaże się tekst na temat przeszłości tego dyplomaty. Donald Tusk mógł też obawiać się, że pewne informacje o manipulowaniu obiegiem informacji na miejscu katastrofy w Smoleńsku oraz o agenturalnie inspirowanym "pojednaniu" z Rosją zmienią nastawienie społeczeństwa. A wówczas Polacy spojrzą inaczej na katastrofę smoleńską i żenujące postępowanie kierownictwa państwa polskiego w tak poważnej sytuacji.

Premier-kalkulator mógł dojść do wniosku, że bez ostrego zdystansowania się wobec raportu MAK poniesie wyższe straty niż dotąd.

Chociaż swymi słowami o raporcie MAK szef rządu faktycznie zdezawuował zachowanie swojej ekipy przez ostatnie miesiące, to - licząc przeciw na dalsze zamulanie sprawy przez zaprzyjaźnione media - premier mógł wybrać takie rozwiązanie jako mniej ryzykowne.

**Myślę, że sprawdzi się stara metoda, "przećwiczona" w wielu grach, przewrotach i procesach historycznych, w myśl której próbuje się przejąć na swoje sztandary najbardziej niebezpieczne hasła politycznego konkurenta. By tą drogą samemu zogniskować, a następnie zneutralizować niepokój społeczeństwa co do sposobu prowadzenia śledztwa w sprawie katastrofy.**

(2) <http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/267093,Sondaz-Polacy-oceniaja-sledztwo>

(3) <http://news.money.pl/artykul/sledztwo;smolenskie;porazka;roku,179,0,744883.html>

(4) zgodnie z wypowiedzią Andrzeja Wajdy, członka Komitetu Honorowego Bronisława Komorowskiego w wyborach prezydenckich 2010 :”Możemy mieć przyjaciół w TVN-ie, nas może wspierać i druga telewizja” (<http://www.youtube.com/watch?v=wTYyXnH2zIg>)

(5)[http://www.wpolytyce.pl/view/5124/Nasz\\_wywiad\\_Macierewicz\\_o\\_wolcie\\_premiera\\_ws\\_Smolenska\\_\\_Tusk\\_zdaje\\_sobie\\_sprawe\\_ze\\_ta\\_zabawa\\_sie\\_konczy\\_\\_Rysuje\\_Krauze.html](http://www.wpolytyce.pl/view/5124/Nasz_wywiad_Macierewicz_o_wolcie_premiera_ws_Smolenska__Tusk_zdaje_sobie_sprawe_ze_ta_zabawa_sie_konczy__Rysuje_Krauze.html)

(6) <http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101223&typ=my&id=my11.txt>

(7) Interesującą analizę zachowania Kremla przedstawił w portalu Wpolytyce.pl w dniu 12.02.2012 publicysta Krzysztof Rak (specjalizujący się w problematyce polskiej polityki zagranicznej, b. szef „Wiomości” TVP):

Moskwa już w grudniu ubiegłego roku oficjalnie otrzymała wnioski komisji Millera. Według polskich ekspertów na wysokości 100 m dowódca Tu-154M podał komendę „Odchodzimy!”. Polski pilot nie próbował lądować, a skoro tak, to nie było presji. Rosjanie byli świadomi, że w świetle tych ustaleń nie da się utrzymać kłamstw MAK-u, ani zapobiec

kompromitacji Tuska, który przed Polakami odgrywał męża zaufania Rosjan. Dlatego Putin zdecydował się na manewr wyprzedzający. Uratował wizerunek Rosji na arenie międzynarodowej, ale zadał cios wizerunkowi Tuska w Polsce. Uważał, i słusznie, że sprawa smoleńska tak czy owak będzie końcem politycznej kariery Tuska. Nie przeliczył się w swoich prognozach. (...)

Rosjanie są mistrzami długofalowych strategii. Dlatego też relacji z Polską nie będą budować na wierze w powodzenie jednego polityka. Ich cel jest jasny. Chodzi o to, by w ciągu najbliższej dekady, podczas której decydować się będzie nowy globalny porządek, Polska została wyeliminowana z gry. Gwarancją tego jest skłócenie Polaków. Brak konsensusu w fundamentalnych sprawach polityki zagranicznej kompletnie zmarginalizuje nasz kraj na arenie międzynarodowej. To jest rzeczywista strategia Moskwy realizowana od dwóch dekad i jej przede wszystkim służyła publikacja raportu MAK.

[http://www.wpolityce.pl/view/7204/Chodzi\\_o\\_to\\_by\\_w\\_ciagu\\_najblizszej\\_dekady\\_podczas\\_ktorej\\_decydowac\\_sie\\_będzie\\_nowy\\_globalny\\_porzadek\\_Polska\\_zostala\\_wyeliminowana\\_z\\_gry\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/7204/Chodzi_o_to_by_w_ciagu_najblizszej_dekady_podczas_ktorej_decydowac_sie_będzie_nowy_globalny_porzadek_Polska_zostala_wyeliminowana_z_gry_.html)

**"Rosjanie opublikują raport do końca stycznia",** wywiad Edmunda Klicha dla TVN24, 21.12.2010

<http://www.tvn24.pl/12690,1686794,,w-smolensku-bylo-badanie-w-moskwie-zaczela-sie-polityka,wiadomosc.html>

O: Były sytuacje zwrotne, bardzo trudne dla mnie. Być może moje zdecydowane działanie w jednej z nich mogło wpłynąć na polityczny obrót spraw w naszym kraju.

P: O jakiej sytuacji Pan mówi?

O: Chodzi o jedną sytuację między turami wyborów prezydenckich. **Moje działanie, gdybym się zdecydował, mogło wpłynąć na dalszy ich przebieg.** Nie chciałem jednak tego robić. Koniec tematu.

*Powyższa, niewątpliwie niezwiązana z pracą zawodową wypowiedź polskiego akredytowanego przy MAK, może mieć następujące powody:*

1- E.Klich obawia się że zostanie kozłem ofiarnym w sprawie przyjęcia formuły śledztwa wg konwencji chicagowskiej (już w nocy z 10 na 11.04 prok. Parulski zarzucił mu działanie na szkodę Polski); w związku z rozbieżnościami pomiędzy MAK a Tuskiem dotyczącymi Raportu końcowego MAK sprawa podstawy prawnej dochodzenia może wrócić w atmosferze wzajemnego obwiniania się po stronie polskiej. Wariant ten oznacza że wystąpienie Tuska z 17.12. nie jest jednak działaniem czysto PR-owym na potrzeby krajowe, lecz symptomem poważniejszej rozbieżności między stroną rządową a MAK;

2- z wypowiedzi Edmunda Klicha wynika że Prezydent Komorowski coś mu zawdzięcza; to zaś może oznaczać chęć szukania w razie problemów z prokuraturą lub stroną rządową wsparcia ze strony Prezydenta;

3- wypowiedź E.Klicha jest skierowana bardziej do strony rosyjskiej niż polskiej, i na razie trudno jednoznacznie zinterpretować jej cel. Przy założeniu że E.Klich może stanowić przekaznik między rządami Polski i Rosji, należy wziąć pod uwagę że przypomina Rosji iż także jego działania doprowadziły do polepszenia stosunków międzypaństwowych dzięki wyborowi B.Komorowskiego, a w zamian oczekuje uwzględnienia polskich uwag do ostatecznego Raportu MAK. E.Klich zwraca zatem uwagę, że dysponuje wiedzą którą może w odpowiednim momencie wykorzystać;

4- ma nadzieję dostać zlecenie na prowadzenie w lotnictwie wojskowym szkoleń w dziedzinie Crew Resource Management (CRM) lub też sygnalizuje chęć objęcia funkcji Przewodniczącego KBWL na kolejną kadencję (co zresztą stało się 06.01.2011)- tj.wariant ekonomiczny.

**"Rosjanie opublikują raport do końca stycznia",** wywiad Edmunda Klicha dla TVN24, 21.12.2010

<http://www.tvn24.pl/12690,1686794,,w-smolensku-bylo-badanie-w-moskwie-zaczela-sie-polityka,wiadomosc.html>

P: Nie ma terminu określonego przyjętymi przez obie strony przepisami, w którym Rosjanie powinni zmieścić się ze swoją odpowiedzią na nasze uwagi. Deklarują jednak, że na pewno odniosą się do wszystkich. Kiedy możemy spodziewać się końcowego raportu MAK?

O: Rozmawiałem z przedstawicielem Komitetu. Po tym, co usłyszałem, jestem niemal pewien, że do końca stycznia ostateczny raport zostanie opublikowany. Takie są plany.

**Smoleńsk, śledztwo, nowy spór,** Rzeczpospolita, 22.12.2010, Autorzy: Michał Majewski, Paweł Reszka

[http://www.rp.pl/artukul/582468\\_Smolensk--sledztwo--nowy-spor.html](http://www.rp.pl/artukul/582468_Smolensk--sledztwo--nowy-spor.html)

Rosyjski Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) badający katastrofę Tu-154 pod Smoleńskiem potwierdza otrzymanie 148-stronicowego polskiego dokumentu zawierającego uwagi do raportu MAK. Ale zaznacza, że ma wątpliwości w sprawie przekładu.

W komunikacie MAK czytamy, że uwagi dostarczono „w języku polskim wraz z tłumaczeniem na rosyjski przygotowanym przez stronę polską”. Według komitetu Polacy napisali, że oryginał to dokument w języku polskim.

Jeśli więc pojawią się jakieś różnice między tekstem a tłumaczeniem, to „decydująca jest wersja polska”.

Rosjanie przypominają, że podczas przekazywania przedstawicielowi Polski raportu proszono, by odpowiedź była w języku angielskim lub rosyjskim – oficjalnych językach ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego).

Sprawą zdziwiona jest rzeczniczka MSWiA Małgorzata Woźniak. Jej szef minister Jerzy Miller kieruje polską komisją badającą okoliczności katastrofy. – Tłumaczenia dokonywał tłumacz przysięgły, moim zdaniem dopełniliśmy wszystkich procedur – mówi Woźniak.

Skoro jesteśmy pewni tłumaczeń, po co przesyłaliśmy do MAK polską wersję uwag i wskazaliśmy, że jest ona decydująca? Dlaczego zastrzeżliśmy, że dwie wersje mogą się różnić? Na te pytania MSWiA nie odpowiada.

Zasadne jest też pytanie, do której wersji językowej ma się odnosić MAK – polskiej czy rosyjskiej?

Edmund Klich, polski akredytowany przy rosyjskim Komitecie: – Widziałem ten zastanawiający komunikat MAK. Jestem zdziwiony, że z Warszawy wyszła polska wersja językowa, i to z adnotacją, że jest decydująca. Dlaczego tak się stało? Nie wiem. Proszę pytać w MSWiA.

Jerzy Polaczek, poseł PiS i były minister infrastruktury: – Podnosiłem te wątpliwości w interpelacjach w lipcu i październiku. Odpowiedzi ministra Millera były żenujące, niczego nie wyjaśniały.

*Przekazanie stronie rosyjskiej uwag do Raportu MAK z zastrzeżeniem że decydująca jest wersja polska może mieć tylko dwie przyczyny:*

1- krańcowe dyletanctwo i nieprofesjonalizm Komisji Millera,

2- należy je uznać za nieudolną próbę wpłynięcia na datę opublikowania ostatecznego Raportu MAK (tzn.konieczność opóźnienia publikacji Raportu), na którą strona polska nie ma żadnego wpływu, za pomocą tego rodzaju kruczków proceduralnych. Użycie takich metod oznacza że rząd Tuska nie dysponując już żadnymi środkami nacisku na Rosję w kwestii zmuszenia jej do uwzględnienia polskich uwag do Raportu, próbował grać na zwłokę.

*W dniu 24.12.2010 głos w sprawie wypowiedzi premiera Tuska zabrał prezydent Rosji, Dmitrij Miedwiediew.*

**Zaskakujące słowa Miedwiediewa o polskim premierze, IAR/PAP, 24.12.2010**

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Zaskakujace-slowa-Miedwiediewa-o-polskim-premierze,wid,12978162,wiadomosc.html?ticaid=1b876>

Prezydent Rosji Dmitrij Miedwiediew powiedział w wywiadzie dla trzech rosyjskich stacji telewizyjnych, że premier Donald Tusk kierował się emocjami, kiedy mówił o raporcie rosyjskiego MAK na temat katastrofy smoleńskiej.

- Mam nadzieję, że polskim kolegom starczy rozumu i woli do przyjęcia odpowiednich wniosków, bez jakichkolwiek zbytecznych komentarzy - podkreślił Miedwiediew.

*Wypowiedź ta, szczególnie jej część o „zbytecznych komentarzach” może oznaczać zdecydowane i publiczne pogroźenie premierowi Tuskowi palcem, lub też próbę upokorzenia go i przypomnienia że śledztwo jest w całości w rękach Rosji.*

*Tusk próbował ripostować, sugerując wręcz że będzie podejmował próby umiędzynarodowienia śledztwa (a więc robi to, za co gromi opozycję), mówiąc w dniu 30.12.2010:*

Mi bardzo zależy na tym, aby gdyby, odpukać, okazało się, że nasze wnioski są jednak diametralnie różne od tego, jakie przygotowuje strona rosyjska, to w ramach konwencji chicagowskiej, ale także w ramach innych przepisów międzynarodowych, będziemy szukali takich rozwiązań prawnych, które z uwag polskich uczynią dokument ważniejszy niż tylko nasze oświadczenie.

Ale mówię to nie po to, aby wywierać nacisk. Mam prawo przypuszczać, że strona rosyjska bardzo serio przystąpiła do rozpatrywania polskich uwag i oczywiście wolałbym, żeby te polskie uwagi zostały po prostu w większym, mniejszym stopniu, ale przyjęte przez stronę rosyjską. I wtedy nie będzie potrzebne jakieś działanie wykraczające poza dotychczasowy sposób działania (8).

*W programie „Tydzień Jacka Żakowskiego” w TVP.info 02.01.2011, Tusk przyznał że wcześniej próbował w rozmowach z Putinem i Miedwiediewem wpływać na kształt zawartości projektu do Raportu MAK:*

W rozmowie telefonicznej z premierem Putinem, wiele tygodni temu, uprzedzałem, że można się spodziewać wielu krytycznych uwag ze strony Polski. Także w rozmowie z prezydentem Miedwiediewem, kiedy ten był w Polsce, powiedziałem bardzo otwarcie, że raport MAK w tej postaci jest nie do zaakceptowania. W żadnym wypadku nie było to dla nich zaskoczenie. (8)

*Wypowiedź Miedwiediewa spotkała się ze zrozumieniem prezydenta Bronisława Komorowskiego, który podchwycił jego pouczający ton wobec Tuska, mówiąc w wywiadzie dla TVP.info w dniu 01.01.2011:*

Nikt nie zakwestionuje, że głównym powodem katastrofy była próba lądowania w warunkach do tego absolutnie nieodpowiednich. Najważniejsze było to, że podjęto próbę lądowania w warunkach braku widoczności, w których absolutnie ta próba lądowania nie powinna mieć miejsca. Wszystkie inne kwestie to sprawy dodatkowe. Mogły utrudnić sytuację. Ale to jest podstawowy powód i radziłbym nie szukać jakiś ekstra nadzwyczajnych wytłumaczeń, bo niestety sprawa jest arcybolesnie prosta (9).

*Można wysnuć tezę, że tą wypowiedzią Komorowski zaczął (lub też- co bardziej prawdopodobne- jego powiązane ze WSI zaplecze) własną grę z prezydentem Rosji przeciwko Tusкови, zaczynając od wspólnego spotkania upamiętniającego rocznicę Katastrofy Smoleńskiej:*

Będzie rocznica, którą zorganizujemy wspólnie z prezydentem Miedwiediewem. Będzie kolejna pielgrzymka rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej być może nie tylko z żonami prezydentów, a być może i z samymi prezydentami (9).

*Jednak realnym celem prezydenta jest polepszenie swojej pozycji wobec Rosji w stosunku do pozycji premiera. W wymiarze bardziej ogólnym nie można wykluczyć że rozpoczął się ostry konflikt pomiędzy środowiskiem Komorowskiego (byłe służby wojskowe- WSI) (10) a Tuska (posiadającego oparcie w służbach cywilnych- ABW K. Bondaryka) (11), na wzór wojny służb w Rosji pomiędzy FSB a GRU.*

*Ewentualne przystąpienie prezydenta Miedwiediewa do gry może oznaczać że Donald Tusk stał się zbędny i niewygodny dla Rosji, co oznaczałoby długofalowe wsparcie obozu prezydenckiego jako tego, który skuteczniej zagwarantuje bezpieczeństwo interesów Rosji w Polsce i porzucenie Tuska wraz z jego zapleczem.*

*W związku z publicznie wyrażonym stanowiskiem Komorowskiego można zauważyć, że Miedwiediew podjął grę, zmuszając Tuska do złagodzenia stanowiska wobec projektu Raportu MAK (na konferencji prasowej premiera w 1 dzień po publikacji Raportu) , a niewykluczone że także zakulisowych ustępstw związanych z innymi dziedzinami współpracy polsko-rosyjskiej. Co oczywiście nie gwarantuje że po otrzymaniu tych koncesji władze Kremla zmienią zdanie co do długofalowej użyteczności Tuska dla Rosji.*

*Za kulisami gra przez stronę rosyjską już została podjęta, o czym świadczy zabranie głosu w mediach przez Komorowskiego. Potwierdza to także zaproszenie w maju 2010 roku (ale ujawnione dopiero 31 stycznia 2011 roku) przez S. Kozieja na obrady BBN przyjaciela premiera Putina, jego byłego współpracownika z KGB i FSB, gen. Nikołaja Patruszewa, pełniącego funkcję sekretarza Rady Bezpieczeństwa prezydenta Rosji.*

*Patruszew w październiku 1998 roku został przez pełniącego obowiązki szefa FSB Putina mianowany jego zastępcą. W 1999 roku Putin wyznaczył go na swojego następcę na stanowisku szefa FSB. Obaj są bezpośrednio odpowiedzialni za wysadzenie bloków mieszkalnych w Moskwie i Wołgodońsku we wrześniu 1999 roku, co stanowiło pretekst do II wojny czeczeńskiej, a także za niedoszły zamach bombowy na budynek w Riazaniu. FSB kierowane przez Patruszewa zorganizowało również zamach w Kaspijsku (Dagestan) w 2002 roku (177 poszkodowanych).*

*General złożył oficjalną wizytę w Polsce w lutym 2011 roku. (12)*

(8)

[http://wpolityce.pl/view/5627/Czy\\_premier\\_grozi\\_Rosji\\_umiedzynarodowieniem\\_sprawy\\_Smolenska\\_Czy\\_raport\\_MAK\\_jest\\_negocjowany\\_z\\_Rosja\\_Czy\\_mozna\\_negocjowac\\_prawde\\_.html](http://wpolityce.pl/view/5627/Czy_premier_grozi_Rosji_umiedzynarodowieniem_sprawy_Smolenska_Czy_raport_MAK_jest_negocjowany_z_Rosja_Czy_mozna_negocjowac_prawde_.html)  
Słowa Tuska potwierdził w dniu 04.01.2011 w audycji Kontrwywiad RMF FM Minister Sprawiedliwości, Krzysztof Kwiatkowski:

Proszę państwa, strona polska, gdyby się okazało - mam nadzieję, że ten scenariusz się nie zrealizuje, bo nam wszystkim najbardziej zależy na tym, żeby strona rosyjska uwzględniła polskie wnioski i żeby raport był wspólny, polskiej komisji i rosyjskiego MAK-u - gdyby się okazało, że to nie jest możliwe, to zgodnie z procedurami, które to regulują, strona polska przedstawi swój raport, a w ramach tego raportu możemy zasięgać opinii, zlecać pewne ekspertyzy, dodatkowe badania, różnym podmiotom i instytucjom także o charakterze międzynarodowym. Ja wspomnę o jednym - taką komisję badania wypadków o troszeczkę innej nazwie, o uznanym autorytecie międzynarodowym mają na przykład Amerykanie.

[http://www.wpolityce.pl/view/5738/Krzysztof\\_Kwiatkowski\\_Rosjanom\\_zalezy\\_na\\_tym\\_by\\_powstal\\_wspolny\\_raport\\_ws\\_katastrofy\\_smolenskiej.html](http://www.wpolityce.pl/view/5738/Krzysztof_Kwiatkowski_Rosjanom_zalezy_na_tym_by_powstal_wspolny_raport_ws_katastrofy_smolenskiej.html)

[http://www.wpolityce.pl/view/5675/Prezydent\\_Komorowski\\_o\\_Smolensku\\_sprawa\\_jest\\_arcybolesnie\\_prosta\\_Premier\\_Tusk\\_nie\\_uzylym\\_takich\\_slow\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/5675/Prezydent_Komorowski_o_Smolensku_sprawa_jest_arcybolesnie_prosta_Premier_Tusk_nie_uzylym_takich_slow_.html)

(9)

[http://www.wpolityce.pl/view/5642/Prezydent\\_o\\_Smolensku\\_jak\\_Rosjanie\\_Proba\\_ladowania\\_nie\\_powinna\\_miec\\_miejsca\\_Sprawa\\_jest\\_arcybolesnie\\_prosta\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/5642/Prezydent_o_Smolensku_jak_Rosjanie_Proba_ladowania_nie_powinna_miec_miejsca_Sprawa_jest_arcybolesnie_prosta_.html)

(10) Bronisław Komorowski był jedynym posłem PO który głosował przeciw rozwiązaniu WSI.

(11) Należy przypomnieć, że animatorem Platformy Obywatelskiej był Gromosław **Czempinski**, w PRL związany ze służbami cywilnymi, b.agent SB (I Departament MSW- wywiad) w USA, również funkcjonariusz Departamentu II (kontrwywiad) i Wydziału X Departamentu I (kontrwywiad zagraniczny) oraz rezydent w Genewie.

<http://www.pisbb.org.pl/co-nowego-u-naszyc-przyjaciol/20-byly-oficer-sb-gen-gromoslaw-czempinski-twierdzi-to-ja-zakladalem-po.html>

[http://www.rp.pl/artykul/335326\\_Czempinski\\_\\_\\_zycie\\_nieznanego\\_tenora.html](http://www.rp.pl/artykul/335326_Czempinski___zycie_nieznanego_tenora.html)

(12)

[http://wyborcza.pl/1,75248,9027497,Rosyjski\\_lacznik\\_przyjezdza\\_do\\_Warszawy.html#ixzzICbqvTr8P](http://wyborcza.pl/1,75248,9027497,Rosyjski_lacznik_przyjezdza_do_Warszawy.html#ixzzICbqvTr8P)

J.Felsztynski, W.Pribyłowski, Korporacja zabójców. Rosja, KGB i prezydent Putin, Warszawa 2008

W dniu 12.01.2011 w czasie konferencji prasowej w siedzibie agencji Interfaks przedstawił główne tezy Raportu końcowego ws Katastrofy Smoleńskiej. Wg MAK bezpośrednie przyczyny katastrofy to:

1. Niepodjęcie decyzji na czas o odejściu na lotnisko zapasowe przy otrzymaniu informacji na czas o warunkach pogodowych
2. Obniżanie lotu bez widoczności naziemnych punktów i wbrew ostrzeżeniom
3. Brak odpowiedniej reakcji i wymaganych działań przy wielu ostrzeżeniach systemu TAWS i zejście poniżej minimów
4. Podejście do lądowania mimo braku zgody z wieży kontrolnej
5. Na decyzję pilotów miała wpływ presja psychologiczna.

Głównym motywem konferencji była informacja, że w krwi gen. Błasika znaleziono 0,6 promila alkoholu etylowego. Konferencja MAK została poza Polską przyjęta ze zrozumieniem i bez uwag (13). Główne tezy MAK zostały natychmiast podchwyczone i rozwinięte przez rosyjskie media oraz polityków (14) i kręgi zbliżone do rosyjskiej agentury wpływu i rosyjskich lobbystów w Polsce oraz poza jej granicami (15).

Na tego typu narrację Polska nie mogła ripostować w sposób rzeczowy, czego najważniejszą przyczyną jest decyzja Tuska o oddaniu śledztwa Rosji. Innym powodem sukcesu medialnego wersji rosyjskiej jest brak odpowiedzi najważniejszych osób w państwie tuż po ogłoszeniu Raportu (Premier przebywał na urlopie (16), Prezydent miał być chory). Cała odpowiedzialność za powodzenie akcji dezinformacyjnej Rosji na świecie spada na władze polskie, które wykazały się nieprofesjonalizmem i skrajną spolegliwością.

Dodatkowo, pomimo udostępnienia materiałów MAK w Internecie (w tym także polskich Uwag do raportu wyłącznie w jęz.polskim, co trudno traktować inaczej jak świadomą złośliwość, w związku z faktem że MAK dysponował także tymi Uwagami w wersji angielskiej), strona rządowa zaniedbała natychmiastowego upublicznienia polskich uwag przygotowanych w języku angielskim w Internecie, co mogłoby osłabić główne tezy kampanii propagandowej MAK poza granicami Polski na samym jej początku.

Nastąpiły także perturbacje w przekazie medialnym: dzień po publikacji Raportu rzecznik rządu, Paweł Graś, poinformował, że premier nie przyjedzie natychmiast do Polski, aby odnieść się do tez MAK. Jednak już dzień później Tusk musiał wrócić do kraju.

Na konferencji prasowej w dniu 13.01.2011, po przerwaniu urlopu, Tusk wyraził opinię, że Raport MAK jest „niekompletny”. Nie odniósł się ani do skandalicznej formy jego prezentacji, ani też do niepopartej żadnymi dowodami informacji MAK że gen.Błasik był pod wpływem alkoholu. Wystąpienie premiera było długie i bezbarwne, ograniczało się do komunałów o polsko-rosyjskiej współpracy i opowieści o pozytywach konwencji chicagowskiej, okraszonych niemrawą groźbą iż w razie niemożliwości opracowania wspólnego polsko-rosyjskiego raportu końcowego Tusk zwróci się o arbitraż międzynarodowy na podstawie konwencji chicagowskiej.

Premier na konferencji poinformował, że wystąpił do strony rosyjskiej z propozycją rozmów na temat możliwości rozszerzenia Raportu MAK. Tego samego dnia (13.01.2011) wieczorem wiceprzewodniczący MAK, Morozow, odpowiedział Tuskowi że Raport jest ostateczny. Następnie głos zabrał chory Prezydent Komorowski, częściowo popierając stanowisko rządu:

(„w pełni popieram stanowisko zajęte przez rząd polski w kwestii oceny przyczyn i przebiegu katastrofy lotniczej w Smoleńsku przedstawionych przez stronę rosyjską. Stanowisko polskie jest tyle samo wyważone, co zdecydowane”), a następnie przypominając prezydentowi Miedwiediewowi o wcześniejszych ustaleniach, kontynuując zmierną do dalszego osłabienia pozycji Tuska w stosunku do Rosji grę z władzami rosyjskimi:

- Z prezydentem Miedwiediewem uzgodniliśmy objęcie współpatronatem trwałego upamiętnienia na lotnisku w Smoleńsku. Mam nadzieję, że to zamierzenie uda się nam w pełni zrealizować pomimo istotnych różnic w ocenie raportu MAK.

Dzień później (14.01.2011) Komorowski zadzwonił do prezydenta Miedwiediewa. Zgodnie z komunikatem

slużby prasowej Kremla:

"Szeftowie państw wymienili poglądy w związku z publikacją raportu końcowego Komisji Technicznej Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego na temat przyczyn katastrofy w Smoleńsku 10 kwietnia 2010 roku, a także przedyskutowali dalsze wspólne działania w badaniu jej okoliczności. (...) potwierdzono plany przeprowadzenia wspólnych uroczystości żałobnych, poświęconych rocznicy tej tragedii".

*Minister obrony Bogdan Klich zabrał głos dopiero 14.01.2011, mówiąc to co powinno być zostać powiedziane w oficjalnym oświadczeniu premiera lub prezydenta natychmiast po ujawnieniu Raportu MAK. Klich stwierdził w programie Moniki Olejnik:*

- To absolutny skandal, i dlatego uważam to wystąpienie pani Tatiany Anodiny za politycznie przygotowane. Sam fakt, że została konferencja przeprowadzona podczas nieobecności premiera, też ma swoje znaczenie.

*W badaniu przeprowadzonym przez SMG/KRC dla Faktów TVN (14.01.2011) 43% Polaków źle oceniło reakcję Donalda Tuska na raport MAK, 31% było przeciwnego zdania. 26% nie miało zdania w tej kwestii. 74% zadeklarowało, że chce dalszych rozmów rządu z Rosją w tej sprawie.*

<http://www.tvn24.pl/12690,1689200,0,1,mak-piloci-samodzielnie-decyduja-o-ladowaniu,wiadomosc.html>

[http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Prezydent-pierwszy-raz-zabral-glos-ws-raportu-](http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Prezydent-pierwszy-raz-zabral-glos-ws-raportu-MAK,wid,13034363,wiadomosc.html?ticaid=1b986&_tictsrn=5)

[MAK,wid,13034363,wiadomosc.html?ticaid=1b986&\\_tictsrn=5](http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/317576,klich-mak-chcial-skompromitowac-polske.html#komentarze)

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/317576,klich-mak-chcial-skompromitowac-polske.html#komentarze>

[http://www.wpolityce.pl/view/6123/Po\\_MAK\\_owskiej\\_hanbie\\_prezydent\\_Komorowski\\_dzwoni\\_na\\_Kreml\\_i\\_omawi\\_a\\_plany\\_wspolnych\\_obchodow\\_rocznicy\\_smolenskiej\\_tragedii\\_.html](http://www.wpolityce.pl/view/6123/Po_MAK_owskiej_hanbie_prezydent_Komorowski_dzwoni_na_Kreml_i_omawi_a_plany_wspolnych_obchodow_rocznicy_smolenskiej_tragedii_.html)

[http://www.wpolityce.pl/view/6122/SMG\\_KRC\\_Polacy\\_zle\\_ocenijaja\\_decyzje\\_premiera\\_w\\_sprawie\\_MAK.html](http://www.wpolityce.pl/view/6122/SMG_KRC_Polacy_zle_ocenijaja_decyzje_premiera_w_sprawie_MAK.html)

(13) **"Die Zeit"**: - Tragiczny wypadek samolotu polskiego prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Rosji został spowodowany przez podpitego dowódcę sił powietrznych, który, mając 0,6 promila alkoholu we krwi, mimo ostrzeżeń wieży kontrolnej lotniska, polecił pilotom lądować

**„New York Times"**: Raport koncentrował się w szczególności na polskim dowódcy sił powietrznych, który - według Rosjan - miał 0,6 promila alkoholu we krwi, kiedy wszedł do kokpitu samolotu przed katastrofą

**Wnioski rozsądnych obserwatorów: samolot nie powinien lądować**, Dziennik.pl, 24.02.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/323537,ash-w-guardianie-raport-mak-nie-odpowiada-na-wszystkie-pytania.html>

Raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) w sprawie katastrofy w Smoleńsku nie odpowiada na wszystkie pytania, ale nie zmienia to faktu, że samolot nie powinien był lądować we mgle - napisał **Timothy Garton Ash** w czwartkowym "Guardianie".

"Raport MAK pomija milczeniem kwestię stanu smoleńskiego lotniska, rolę kontrolerów w wieży i ich rozmowy z przełożonymi. Te braki nie dziwią, jeśli wziąć pod uwagę, że Komitet, który przygotował raport, jest również odpowiedzialny za nadzór nad stanem lotnisk".

Mimo tych braków "raport potwierdza wnioski, do których już wcześniej doszli wszyscy rozsądni obserwatorzy: samolot nigdy nie powinien był lądować we mgle i pilot zapewne lądował z powodu presji wywieranej na niego ze strony dowódcy sił powietrznych, przez pewien czas przebywającego w kabinie, a ostatecznie z powodu wyrażonych, lub domniemyanych życzeń samego prezydenta".

O początkowej reakcji Moskwy na wiadomość o rozbiciu samolotu z prezydentem Lechem Kaczyńskim na pokładzie pisze, że była "niemal zdumiewająco wielkoduszna, pełna zrozumienia i szacunku".

*Mniej zaufania do Rosji okazały media krajów Europy Środkowej:*

**„Lidove Noviny"** (Czechy): Po przeczytaniu raportu wydaje się, że Rosjanie nie dopuścili się najmniejszego uchybienia, że lotniska mają we wzorowym porządku, ich kontrolerzy są zawsze trzeźwi, pasy startowe czyste, samoloty w dobrym stanie, podróżni zadowoleni, a pogoda posłuszna - komentuje gazeta. I zauważa, że "w takim razie Rosjan musi prześladować pech".

Słowacki **SME.sk** relacjonując stanowisko Rosji jako pozostawiające wiele do życzenia, zwrócił także uwagę na brak wiarygodności MAK jako instytucji w tekście „MAK: skorumpowani władcy nieba”.

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,8939617,\\_Podpity\\_dowodca\\_sil\\_zbrojnych\\_naciski\\_na\\_pilotow\\_.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,8939617,_Podpity_dowodca_sil_zbrojnych_naciski_na_pilotow_.html)

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,8942334,\\_Lidove\\_noviny\\_kpia\\_z\\_raportu\\_MAK\\_Rosjan\\_musi\\_przesladowac.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,8942334,_Lidove_noviny_kpia_z_raportu_MAK_Rosjan_musi_przesladowac.html)

<http://www.sme.sk/c/5718494/rusi-hodili-vinu-iba-na-poliakov.html>

(14) **Ideolog Kremla: To Kaczyński kazał lądować**, *Dziennik.pl*, 13.01.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/317336,ideolog-kremla-to-kaczynski-kazal-ladowac.html>

*Siergiej Markow* - poseł do Dumy z prokremlowskiej Jednej Rosji uważany za czołowego ideologa Kremla: Niektórzy polscy politycy nie potrafią przyjąć twardej rzeczywistości. A MAK i tak w formie dbającej o polską kondycję psychiczną przedstawił wnioski raportu. Nazywajmy rzeczy po imieniu. Warto stwierdzić, że to Lech Kaczyński nakazał lądowanie w przekonaniu, że Rosjanie podawali fałszywe wskazówki dotyczące warunków pogodowych.

*Szef rosyjskiego MSZ, Siergiej Ławrow*, wypowiedź z 13.01.2011: - Spekulowanie na temat katastrofy polskiego Tu-154M pod Smoleńskiem jest nieetyczne i błędne

(15) **"Na pokładzie wszyscy pili. Wstyd!"**, *Dziennik.pl*, 13.01.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/317376,na-pokladzie-wszyscy-pili-wstyd.html#komentarze>

Na pokładzie wszyscy pili więc atmosfera była bojowa. Wstyd! Po raz kolejny wygłupiliśmy się i ośmieszyliśmy nasz kraj, a ci którzy tego dokonali zostali pochowani na Wawelu, a nie w ryzostoku, gdzie ich miejsce. (...) Kaczyński kazał Błasikowi wydać rozkaz pilotom do startu i do lądowania. A PILOT nie miał odwagi odmówić. Cały świat też tak myśli, tylko nasi zawodowcy od narodowego cierpienia opowiadają bajki, że mogło być inaczej" - *napisał na blogu J.Palikot*

**"Smoleński pokaz L.Kaczyńskiego kosztuje nas za dużo"**, wypowiedź *Lecha Wałęsy dla Wp.pl*, 13.01.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1027191,title,Smolenski-pokaz-LKaczynskiego-kosztuje-nas-za-duzo,wid,13032081,komentarz.html>

Gdybyśmy postępowali ostrzej z Rosją nic byśmy nie wskórali. Do katastrofy doszło w ich kraju, mogą robić wszystko. Z przykrością stwierdzam, że jak do tej pory zachowują się wyjątkowo dobrze. Też chciałbym dokopać Rosjanom, ale nie mogę, bo to, co robią i jak robią w sprawie Smoleńska zasługuje na uznanie i podziękowanie, a nie na szarpanie.

**Александр Рар: Поляки не хотят признавать, что убили своего президента**, *СвободнаяПресса*, 13.02.2011

<http://svpressa.ru/politic/article/37061/>

«СП»: – Как вы думаете, чем закончится история с самолетом?

– В деле будет поставлена точка. Для иностранных наблюдателей понятно, что произошло, и никто винить Россию и российских диспетчеров не будет. Доклад МАК можно отдать на международную экспертизу, если так уж нужно. Но в этом вопросе, в любом случае, остаются эмоции – это ведь не математика. Но главное остается неизменным: Польша не может приписывать российской стороне вину в этой катастрофе. Если бы это было возможно, если существовала хотя бы тень подозрения, скандал был бы, действительно, настоящим.

**Alexander Rahr: Polacy nie chcą przyznać, że zabili swojego prezydenta**, *WolnaPrasa*, 13.02.2011

<http://svpressa.ru/politic/article/37061/>

"SP": - Jak Pan myśli, czym zakończy się historia z samolotem ?

A.Rahr: -Sprawa dobiegnie końca. Dla zagranicznych obserwatorów jest jasne, co się stało i nikt nie będzie winić Rosji i rosyjskich kontrolerów ruchu lotniczego. Raport MAK może być poddany ekspertyzie międzynarodowej, jeśli będzie trzeba. Ale w tej sprawie, pozostaną w każdym razie emocje - to nie jest matematyka. Ale najważniejsze jest, że Polska nie może przypisać stronie rosyjskiej winy w tej katastrofie. Gdyby to było możliwe, jeżeli istniałby co najmniej cień podejrzenia, byłby to rzeczywiście skandal.



*Alexander Rahr jest doradcą Bundestagu i rządu Niemiec d/s Rosji, politologiem i lobbystą rosyjskim w Niemczech, honorowym profesorem MGIMO, ekspertem Niemieckiej Rady Stosunków Międzynarodowych, biografem W.W. Putina*  
<http://globalcommrussia.com/en/speakers/alexander-rahr>

*(16) Przed wylotem premiera na urlop min. Jerzy Miller poinformował Donalda Tuska o zamiarze publikacji Raportu przez MAK. Był to jeden z ważniejszych (jeśli nie najważniejszy) powód urlopu, gdyż Tusk chciał za granicą przeczekać burzę medialną po publikacji Raportu. Fakt że dzień po jego upublicznieniu musiał wrócić do kraju, świadczy o fakcie że źle odczytał intencje strony rosyjskiej.*

**Znowu zaczyna się koncert mocarstw, z prof. Ewą Thompson rozmawia Filip Memches, Uważam Rze, 07.03-13.03.2011**

- Jak w USA postrzegana jest postawa władz polskich w kwestii wyjaśnienia przyczyn katastrofy smoleńskiej ?  
- Zdecydowanie negatywnie. Nawet „The New York Times”, który nie jest-mówiąc ogólnie-Polsce przyjazny, dawał do zrozumienia, że się dziwi, iż Polacy nie żądają w tej sprawie powołania międzynarodowej komisji. (...) Przebieg śledztwa smoleńskiego bardzo obniżył prestiż Polski w świecie. Polska została upokorzona. (...) To, jak się zachowuje w sprawie katastrofy Polska, amerykański rząd ani ziębi, ani grzeje. Polacy nie mają żadnego wpływu na stosunki amerykańsko-rosyjskie. (...) Władze polskie wykazały się kompletnym dyletantyzmem. I brakiem odwagi cywilnej.

*Ewa Thompson, profesor literatury porównawczej i slawistyki na Uniwersytecie Rice w Houston. Autorka wielu książek i artykułów literaturoznawczych i politologicznych. Redaktor kwartalnika „Sarmatian Review”.*

*Analizę przyczyn sukcesu narracji MAK na świecie przeprowadził Eryk Mistewicz: „Odlećcie. Szach i mat”, Uważam Rze, 1/2011*  
<http://www.erykmistewicz.pl/media/uwazam-rze/odleccie-szach-mat-eryk-mistewicz-1-2011>

Dlaczego konferencja rosyjska była tak głośna, tak skuteczna, tak bolesna dla Polaków? Dlaczego, jeśli porównać działania rosyjskiego i polskiego pionu strategii komunikacji politycznej – bezwzględnie wykazali się profesjonalizmem i po prostu to starcie wygrali?

Po pierwsze dlatego, że story-spinnersi generał Anodiny przygotowali opowieść. Prezentacja multimedialna może nie była nadto dokładna, ale skupiała się na jednym: na głównej linii przekazu. Pomijano kwestie nieistotne albo utrudniające przyswojenie linii przekazu. Sam przekaz bazował na dotychczasowej wiedzy ludzi, do których była kierowana informacja. A oni wiedzieli tyle, że rozbił się samolot. Wiedzieli też, że na pokładzie znajdował się prezydent, którego dominująca część mediów światowych rysowała w ciemnych barwach (z antyeuropejskiej partii, nieokiełznany emocjonalnie, wybuchowy, autorytarny...). Wreszcie wiedzieli, że Polacy nie uznają władz i przepisów, często organizują strajki, wywołują wojny a przynajmniej w ich uczestniczą, i piją alkohol, niezależnie od pory dnia. (...)

Trzykrotnie powtórzona informacja o zawartości alkoholu we krwi jednego z pasażerów, dowódcy polskich wojsk lotniczych, była znakomitym gwarantem rozejścia się przygotowanej opowieści wśród ludzi. (...)

Zmysł wzroku zaspokojono pulsującym na ekranie ogromnym, czerwonym, przerażającym napisem „PULL UP!”, napisem wzmagającym grozę widzów. „PULL UP!” wyświetlano bez informacji, że ostrzeżenie dla polskiego samolotu generował system niedziałający na smoleńskim lotnisku. Polacy, słynni z ciągłych szarży kawaleryjskich na czołgi zbagatelizowali więc coś, co wszyscy w świecie słyszeli i widzieli: system krzyczący „PULL UP! – ODLEĆCIE!” (...)

Po trzecie, konferencja prasowa MAK nie unikała twardych, jednoznacznych sformułowań. Ostre w wymowie, wręcz drastycznych, ale podanych w sposób niekonfrontacyjny (17).

*Mocno spóźniona reakcja władz polskich na ostateczny Raport MAK nastąpiła w dniu 18.01.2011, gdy KBWLP upubliczniła animację końcówki lotu Tu-154M „101”, kładąc szczególny nacisk na złą jakość naprowadzania maszyny przez kontrolerów lotu. O przyczynach tego opóźnienia mówił min. Jerzy Miller:*

**Jerzy Miller: Raport komisji uderzy w naszą dumę. I to boleśnie, Polska The Times, 17.03.2011**  
<http://www.polskatimes.pl/fakty/370424,jerzy-miller-raport-komisji-uderzy-w-nasza-dume-i-to,id,t.html>

- Oglądałem konferencję pani Anodiny, wysłuchałem jej i poprosiłem członków komisji, aby sprawdzili dokładnie, na ile wypowiedzi pani Anodiny czy pana Morozowa pokrywają się z naszymi ustaleniami. Chcieliśmy być bardzo

dokładni w ocenie tego, co usłyszeliśmy. Musieliśmy sprawdzić, które polskie uwagi przesłane w grudniu zostały uwzględnione w raporcie końcowym. I jak sobie pani przypomina, tego samego dnia w godzinach popołudniowych zaprosiliśmy dziennikarzy do siebie, aby zakomunikować, że się z wypowiedziami strony rosyjskiej nie zgadzamy i w związku z tym przedstawimy dowody na to, że nasze krytyczne uwagi do współpracy kontrolerów lotu lotniska Smoleńsk-Północny z załogą Tu-154M są w pełni uzasadnione. Ale szanując odbiorcę naszej informacji, polskie społeczeństwo, musieliśmy bardzo dokładnie przygotować materiały. I przygotowaliśmy chyba dość czytelną prezentację, która wymagała pracy przez kilka dni i nocy tak, aby przełożyć język ekspercki na język zrozumiały dla odbiorcy.

*Po zakończeniu prezentacji KBWLP niektórzy politycy, publicyści i eksperci lotniczy wrócili do narracji której osią jest pomniejszanie winy kontrolerów, a uwypuklanie rzekomych błędów załogi samolotu. Należy jednak zauważyć pewien rodzaj zróżnicowania tych opinii pod kątem zakresu winy spoczywającej na stronie rosyjskiej. (18)*

(17) Minister SZ, Radosław Sikorski, publicznie zbagatelizował rosyjski sukces medialny związany z konferencją MAK:

**Szef MSZ: Polscy piloci ewidentnie popełnili błąd**, TVN24, 21.02.2011

<http://www.tvn24.pl/-1,1693555,0,1,szef-msz-polscy-piloci-ewidentnie-popełnili-blad,wiadomosc.html>

- Polscy piloci ewidentnie popełnili błąd, nie powinni lądować we mgle, choćbyśmy nie wiem ile zaprzeczali – stwierdził Radosław Sikorski w Faktach po Faktach.

- Dla nas wiążącym raportem będzie polski raport. Nie rozumiem tej fascynacji czy podniecenia związanego z tym, co mówią inni – stwierdził.

(18) "**Piloci ignorują komunikat TAWS, gdy widzą ziemię**", TVN24, 18.01.2011

<http://www.tvn24.pl/0,1689905,0,1,piloci-ignoruja-komunikat-taws-gdy-widza-ziemie,wiadomosc.html>

- Załoga decyduje się na lądowanie, ignoruje ostrzeżenia systemu TAWS, mając lądowisko w zasięgu wzroku. A widzialności ziemi w tym locie zabrakło - mówił w "Kropce nad i" płk Piotr Łukaszewicz. Zdaniem eksperta piloci popełnili wiele błędów, ale "niedopuszczalne jest to, że samolot nie był na ścieżce lądowania, a otrzymywał informacje, że jest".

Wiele do tej pory mówiło się, że polscy piloci podejmowali niewłaściwe decyzje z powodu presji, którą na nich wywoływano. Zdaniem Piotra Łukaszewicza "nie ulega wątpliwości", że załoga na wieży także pracowała "w warunkach ogromnego obciążenia psychicznego".

- Informacje dotyczące przekazywania warunków atmosferycznych, są bardzo podejrzane i powinny być elementem uważnego postępowania prokuratury - ocenił ekspert.

Fakt jest taki, że samolot znajdował się na nieprawidłowym miejscu, a załoga dostawała informację, że wszystko jest w porządku - wymieniał dalsze błędy Rosjan Łukaszewicz i dodał "to było wprowadzanie w błąd".

Piotr Łukaszewicz wymienia także błędy Polaków. Pilot za późno przerwał pracę autopilota przy manewrze lądowania.

**Hypki: "Polacy łamali wszystkie możliwe przepisy i żadne zaklinalenie rzeczywistości nic nie da"**, TOK.FM, 19.01.2011

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,8970206,Hypki\\_\\_Polacy\\_lamali\\_wszystkie\\_mo\\_zliwe\\_przepisy\\_i.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,8970206,Hypki__Polacy_lamali_wszystkie_mo_zliwe_przepisy_i.html)

- Piloci tupolewa nie mieli prawa lądować na autopilocie - wyliczał Hypki. - Według ekspertów, gdyby pilot ręcznie sterował, to lepiej czułby maszynę, wiedziałby co się dzieje - może wcześniej dodałby gazu - mówił gość TOK FM.

- Powinniśmy znaleźć u siebie wszystkie możliwe nieprawidłowości - a potem polemizować z Rosjanami. A nie łapać złodzieja, bo to do niczego nie prowadzi - podsumował Tomasz Hypki.

**"Prezentacja stenogramów pokazała głównie nasze błędy"**, Dziennik.pl, 19.01.2011

[http://wiadomosci.dziennik.pl/opinie/artykuly/318232,prezentacja-stenogramow-pokazala-glownie-nasze-bledy.html?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+%28RSS+-+Dziennik%29](http://wiadomosci.dziennik.pl/opinie/artykuly/318232,prezentacja-stenogramow-pokazala-glownie-nasze-bledy.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Dziennik-PL+%28RSS+-+Dziennik%29)

Wojciech Łuczak: Dla mnie z przedstawionego we wtorek na konferencji prasowej materiału wynika, że w procesie przygotowania załogi, jej treningu i szkolenia, popełniliśmy więcej błędów

niż pokazał to raport MAK. Jeśli w ten sposób przekazemy nasze argumenty do arbitrażu międzynarodowego, zostanie to zdruzgotane. (...)

Do mnie z prezentacji dotarło to, że kontrolerzy działali może po omacku, ale działali w taki sposób, żeby ocalić samolot, co jednak się nie udało. Pytanie jest takie, co mieli zrobić, wyjść w balonie zaporowym nad lotnisko i strzelać raketami, żeby nie lądowali?

**"Konsekwentnie, na zimno dążyli ku katastrofie"**, onet.pl, 19.01.2011

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/konsekwentnie-na-zimno-dazyli-ku-katastrofie.1,4116218,wiadomosc.html>

- Kozacki, kawalerski duch wziął górę - powiedział w TVN 24 prof. Roman **Kuźniar**, doradca prezydenta ds. polityki zagranicznej. Skomentował w ten sposób stenogramy z rozmów na wieży w Smoleńsku, opublikowane wczoraj przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy.

Jak podkreślał prof. Kuźniar, rosyjscy kontrolerzy do końca starali się zniechęcić pilotów Tu-154 do lądowania. - Ja widzę tę nerwowość na wieży, a po naszej stronie spokojne, konsekwentne, na zimno dążenie ku tej katastrofie - dodał.

*W kilka godzin po prezentacji przeprowadzonej przez KBWLP, MAK odpowiedział opublikowaniem całości transkrypcji rozmów ze stanowiska kontroli lotów.*

*Wypowiedział się także minister transportu Rosji, Igor **Lewitin**. Jego wypowiedź, stanowiąca zdaniem Autora wytyczne dla rosyjskiej agencji wpływu w mediach krajów zachodnich, została przez niektóre polskie media odczytana -prawdopodobnie błędnie- jako „zmiękczenie stanowiska Rosji”. Tymczasem stanowi ona „zejście z linii ciosu” Rosji w związku z atakami opozycji polskiej na Rosję i rząd Tuska, w celu skupienia ich na MAK (jako instytucji „międzypaństwowej”).*

**Moskwa spuszcza z tonu: Raport MAK to nie nasza wersja**, Dziennik.pl, 19.01.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/artykuly/318274,moskwa-spuszcza-z-tonu-raport-mak-to-nie-nasza-wersja.html>

Minister transportu Rosji zaprzeczył, jakoby istniała rosyjska wersja przyczyn katastrofy polskiego Tu-154 w Smoleńsku. Według Igora Lewitina, wersja taka pojawi się dopiero wtedy, gdy swoje prace zakończy Komitet Śledczy Federacji Rosyjskiej.

**Prezydent o raporcie MAK: Rosjanie "zrobili gest, który nie wynika z obowiązku: w ogóle te polskie uwagi dołączyli do raportu"**, Wpolityce.pl, 25.01.2011

[http://wpolityce.pl/view/6465/Prezydent\\_o\\_raporcie\\_MAK\\_Rosjanie\\_zrobili\\_gest\\_ktory\\_nie\\_wynika\\_z\\_obowiazku\\_w\\_ogole\\_te\\_polskie\\_uwagi\\_dolaczyli\\_do\\_raporu.html](http://wpolityce.pl/view/6465/Prezydent_o_raporcie_MAK_Rosjanie_zrobili_gest_ktory_nie_wynika_z_obowiazku_w_ogole_te_polskie_uwagi_dolaczyli_do_raporu.html)

U prezydenta Bronisława Komorowskiego gościł program "Kropka nad i". Rosjanie - ocenił Bronisław Komorowski - pospieszyli się, a skutki tego - nie są dobre dla relacji polsko-rosyjskich. Trzeba jednak - dodał - iść drogą w kierunku współpracy, mimo że jest ona wyboista. - Pojawiły się nowe trudności na tej drodze, to jest ewidentne - przyznał prezydent.

Jak dodał, trzeba dostrzec, że Rosjanie "zrobili rzecz, której robić nie musieli: nie tylko, że uwzględnili część polskich uwag - może nie tę, na której stronie polskiej najbardziej zależało, ale też zrobili gest, który nie wynika z obowiązku: w ogóle te polskie uwagi dołączyli do raportu".

*Absolutnie kuriozalnej próby wyjaśnienia formy ujawnienia i treści ostatecznego Raportu MAK dokonał w dniu 19.02.2011 w TVN24 doradca ds. międzynarodowych prezydenta Komorowskiego, prof. Roman **Kuźniar**.*

*Jego wypowiedź cechuje się naiwnością zupełnie niedopuszczalną u osoby do której obowiązków należy m.in. znajomość struktury władzy w Rosji, a także brakiem zrozumienia niskiego stopnia odporności na rosyjską propagandę poza granicami FR i gróźb związanych ze skutecznością kampanii dezinformacyjnej MAK. (19)*

*Prawdopodobnie próbował on w nieudolny sposób przekonać opinie publiczną o niezależności MAK od władz Rosji i FSB, a ponadto złagodzić stanowisko rosyjskie, sugerując że konflikt pomiędzy Polską a Rosją wystąpił w rzeczywistości na poziomie eksperckim, a nie międzypaństwowym:*

**Tatiana Anodina okazała się sabotażystką**, TVN24, 19.02.2011, wypowiedź prof. Romana **Kuźniara**

<http://www.tvn24.pl/-1,1693334,0,1,tatiana-anodina-okazala-sie-sabotazystka,wiadomosc.html>

W jego opinii, czwartkowa konferencja ekspertów lotniczych o katastrofie smoleńskiej była powtórką ze "spektaklu Anodiny". - Ale Rosjanie popełniają takie błędy - podkreślił. Dodał, że pierwsza prezentacja była swoistą "dywersją" wobec wysiłków Miedwediewa do zmiany wizerunku Rosji. - Anodina okazała się sabotażystką w stosunku do jego wysiłków podejmowanych w kierunku Polski i Zachodu. Nie wiem jednak, czy to było świadome, czy

wpisane w stosunki w elicie rosyjskiej władzy - dodał.

Według niego, Polska popełniła błąd wykazując nadreakcję na styczniową konferencję MAK - To było niesmaczne, przekraczało granice dobrego smaku. Nasza reakcja świadczyła o niedojrzałości w zmierzeniu się z trudną prawdą - powiedział Kuźniar.

(19) por. rozdział „Wojna i pokój”

Na konferencji prasowej w dniu 16.03.2011 rzecznik Komitetu Śledczego Federacji Rosyjskiej Władimir Markin jednoznacznie zakwestionował wnioski Kuźniara, oświadczając:

-Nie stwierdzono rozbieżności między wnioskami Komisji (Technicznej MAK) i dotychczasowymi rezultatami śledztwa.

<http://www.wnp.pl/wiadomosci-agencyjne/pap/rosja-komitet-sledczy-my-tez-mamy-wiele-pytan-do-strony-polskiej-aktualizacja,s82653.html>

**SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, Zapis stenograficzny (2018)**

**89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.**

str. 47

Edmund **Klich**: tę ekspertyzę psychologiczną podpisał tylko psycholog, który był z Polski.

## RAPORT KOMISJI MILLERA

**"Prawdy nie oświetlą pochodnie", TVN24, 19.01.2011**

<http://www.tvn24.pl/1,1689987,druk.html>

Szef rządu zapewnił w Sejmie, że będzie robił wszystko, aby dotrzeć do pełnej prawdy, "nawet, gdy będzie uwierała". Dodał, że nie pomogą w tym krzyki przedstawicieli opozycji.

- Wygrać prawdę i stabilizację wewnątrz kraju było zadaniem karkołomnym, ale w dużej mierze udało się je wykonać – ocenił. Po tej wypowiedzi na sali sejmowej rozległy się okrzyki: hańba!

Premier na okrzyki odpowiedział, że niektórzy zgromadzeni na sali mogliby być rozczarowani tą prawdą, która wyłania się z dokumentacji, którą dysponują polscy eksperci.

- Ci, którzy dzisiaj tak głośno krzyczą będą tego słuchali w milczeniu i skupieniu i bez satysfakcji – dodał. I dodał: prawdy zdarzeń skutecznie nie oświetlą pochodnie maszerujących po Krakowskim Przedmieściu. One raczej mogą coś podpalić niż oświetlić.

**Polski raport zaboli wszystkich, z Jerzym Millerem rozmawiają Jarosław Kurski, Bogdan Wróblewski, Gazeta.pl, 29.01.2011**

[http://wyborcza.pl/1,111900,9016712,Polski\\_raport\\_zaboli\\_wszystkich.html](http://wyborcza.pl/1,111900,9016712,Polski_raport_zaboli_wszystkich.html)

- Etyka badacza nie jest elastyczna z punktu widzenia prawdy. Tu nie ma miejsca na kompromis.

Amerykianie nigdy takich badań nie zamykają. Piszą raport na dzień. Może będzie tak, że mamy raport MAK na 12 stycznia. I raport polski na dzień taki i taki. Może doczekamy się raportu wspólnego na dzień kolejny. To moje marzenie, ale - jak sądzę - może być realne.

- A jaka będzie rekomendacja komisji?

- Że to był lot pasażerski (1), więc pasażerów się wozi według reguł cywilnych. Czy ktoś nosi mundur, czy nie, to nie ma znaczenia, byleby się zachowywał tak jak kapitan statku LOT.

- A więc niepodjęcie przez prezydenta decyzji - co dalej robimy - było decyzją o lądowaniu.

- Ale nie mamy takich nagrań. Mamy nagranie, że kapitan chciał na wysokości 100 m odejść. Oni nie chcieli tam wylądować, byli przekonani po rozmowie z jakimś, że tam nie wylądują. Ale dlaczego zeszedli poniżej setki? Nie wiem. I to będzie pewnie największy dylemat: Czy podpisać ten raport bez rozeznania, dlaczego zeszedli poniżej 100 m?

(1) przedmiotowa teza jest sprzeczna z polskim stanowiskiem zawartym w dokumencie **Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK, 19.12.2010, str.97**

**Spóźniony polski raport o katastrofie. Bo Tu-154 się popsuł, Dziennik.pl, 09.02.2011**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/321285,spozniony-polski-raport-o-katastrofie-bo-tu-154-sie-popsul.html>

Prace nad raportem końcowym dotyczącym katastrofy smoleńskiej mogą przedłużyć się o około sześć tygodni - poinformował w środę szef MSWiA Jerzy Miller.

"Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego w obecnej chwili nie może przeprowadzić

lotu próbnego na samolocie Tu-154M o numerze 102 z powodu usterki jednego z urządzeń, którego sprawność jest niezbędna do przeprowadzenia tego eksperymentu" - poinformował w komunikacie Miller, który pełni funkcję szefa tej komisji.

**W kokpicie Tu-154 popsul się wyświetlacz**, RMF FM, 09.02.2011

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-w-kokpicie-tu-154-popsul-sie-wyswietlacz,nId,322992,spamId,35345236>

Trzeba wymienić wyświetlacz w kokpicie, zanim na tupolewie będzie można przeprowadzić eksperyment - dowiedział się reporter RMF FM Krzysztof Zasada. Rzecznik Sił Powietrznych poinformował, że awarię zaobserwowano kilka dni temu - nie precyzuje jednak dokładnie.

Jego barwa (wyświetlacza) nie odpowiada takiemu jaki powinien mieć gdyby był w pełni sprawny i dlatego lampka sygnalizująca awarię systemu pokazuje awarię tego urządzenia - zaznacza pułkownik Robert Kupracz.

Przypomnijmy, że o awarii nie wiedział szef 36. specpułku pułkownik Mirosław Jemieliński, z którym rano rozmawiał nasz reporter.

Naszemu dziennikarzom udało się potwierdzić, że tupolew jeszcze w poniedziałek (08.02.2011) ćwiczył nad lotniskiem we Wrocławiu. Piloci trenowali manewr odejścia i podejścia maszyny do lądowania. O żadnej usterce wtedy nie wiedzieliśmy - powiedział nam Tomasz Lenart, kierownik obsługi pasażerskiej Portu Lotniczego Wrocław.

**Plk Grochowski: usterka dotyczy systemu TAWS**, 10.02.2011, autor: Lech Kwieciński, PAP

<http://www.zachod.pl/2011/02/plk-grochowski-usterka-w-tu-154-dotyczy-systemu-taws/>

“Zdaniem komisji nie jest to drobna usterka. Jest to integralny element systemu TAWS, to ważny element. Nie możemy dopuścić do tego, by lot próbny (...) był przeprowadzony przy niesprawnym urządzeniu, którego działanie chcemy sprawdzić” – powiedział Grochowski dziennikarzom.

Jak wyjaśnił, uszkodzona jest nie “zwykła kontrolka, tylko zintegrowany wielofunkcyjny wyświetlacz”.

“Jeżeli chcemy wiedzieć, jak działał TAWS przy podejściu na lotnisko nieprogramowane – bo taki element chcemy sprawdzić – to musimy wiedzieć, co na tym wyświetlaczu się wyświetla” – wyjaśnił zastępca komisji.

“Jestem pilotem doświadczalnym pierwszej klasy i nie mogę dopuścić do złamania procedury” – dodał Grochowski, który odpowiada za przygotowania do tego lotu.

Nie wiadomo, kiedy lot próbny mógłby się odbyć, ponieważ – jak zaznaczył pułkownik – wciąż nie jest znany termin wymiany lub naprawy tego urządzenia. Jak dodał, informację o usterce urządzenia komisja otrzymała z 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego w poniedziałek.

*W dniu 17.02.2011 Wiesław Jedynek, udzielił pierwszej wypowiedzi medialnej osoby będącej członkiem Komisji, w której publicznie sformułowano wnioski, mogące znaleźć się w polskim Raporcie (CFIT (2), użycie niewłaściwych przyrządów poniżej wysokości decyzji). W związku z faktem, że w przedmiotowym wywiadzie znajdują się także oskarżenia pod adresem rosyjskiej konferencji prasowej ekspertów, a także stwierdzenia o nieprawidłowościach w działaniu kontrolera lotów (3), na przytoczoną poniżej wypowiedź nie zwrócono w przestrzeni medialnej należytej uwagi.*

**Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?**, z kpt. Wiesławem Jedynakiem, członkiem Komisji Badania Wypadków Lotniczych rozmawia Monika Olejnik, Radio ZET, 18.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Pilotow-w-Smoleńsku-celowo-wprowadzono-w-blad,wid,13146800,wiadomosc.html>

Wiesław Jedynek: My właśnie staramy się zrozumieć dlaczego załoga zeszła poniżej tej wysokości bezpiecznej, minimalnej wysokości zniżania i kontynuowała ten lot bazując na przyrządach, których nie powinna używać i to jest głównym tematem zainteresowania w tej chwili. Próbuje naprawdę znaleźć odpowiedź na to, bo ona nas wszystkich latających interesuje, jest to dziwne.

Monika Olejnik: A zdarzały się takie przypadki w historii katastrof.

Wiesław Jedynek: Tak, tak, to jest cały cykl zdarzeń, które opisuje, szczególnie amerykańska literatura, bo oni, tamta strona ma taką zdolność syntetyzowania pewnych zdarzeń i to jest ten controlled flight in terrain ahead, czyli uderzenie samolotem w ziemię, który jest w pełni sprawny, sterowany, często pogoda jest zupełnie dobra, tutaj jeszcze w dodatku pogoda była nie za dobra (...)

(2) CFIT- Controlled Flight Into Terrain- katastrofa polegająca na uderzeniu sprawnym samolotem (w locie kontrolowanym) w ziemię

(3) Po. rozdział „Wzmocnienie dezinformacji MAK: towarzysz szympanś”.

**Prokuratura w połowie eksperymentu**, *Nasz Dziennik*, 03.03.2011, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110303&typ=po&id=po01.txt>

Na zlecenie prokuratury wykonano już pierwszą część eksperymentu na Tu-154M o numerze bocznym 102 - ustalił "Nasz Dziennik". Biegli, w czasie gdy samolot był na ziemi z włączonymi silnikami, rejestrowali dźwięki otwierania, zamykania drzwi kokpitu, odgłosy urządzeń w kabinie. Druga część eksperymentu będzie polegała na tym, że samolot wzbije się w powietrze i te same odgłosy zostaną zarejestrowane w czasie lotu. Komisja Jerzego Millera będzie z kolei weryfikować kwestie związane z możliwością wykorzystywania autopilota i funkcją "odejście" nad lotniska bez aktywnego systemu ILS.

**Nie ma komu pilotować tupolewa**, *Fakt.pl*, 05.03.2011

<http://www.fakt.pl/Nie-ma-komu-pilotowac-tupolewa,artykuly,97752,1.html>

Choć rządowy tupolew został już naprawiony, pod dużym znakiem zapytania stało przeprowadzenie rekonstrukcji tragicznego lotu do Smoleńska z 10 kwietnia 2010 roku.

Bez symulacji nie będzie polskiego raportu

Praktycznie wyników tylko tej próby brakuje, by komisja kierowana przez szefa MSWiA Jerzego Millera (59 l.) mogła zakończyć prace nad polskim raportem w sprawie przyczyn smoleńskiej katastrofy i opublikować końcowe wnioski.

Ale ta rekonstrukcja jest nie lada wyzwaniem dla wojskowych pilotów. Eksperti lotniczy, m.in. Tomasz Hypki ze „Skrzydlatej Polski”, ostrzegali, że przeprowadzenie symulacji dokładnie odwzorowującej tragiczny lot jest niebezpieczne. Jeden z wojskowych pilotów mówił nawet, że może się to skończyć drugą katastrofą. Mimo że płk Mirosław Grochowski, wiceszef polskiej komisji badającej przyczyny katastrofy, zapewniał, że zostaną zachowane wszystkie warunki bezpieczeństwa, to i tak wykwalifikowana załoga do przeprowadzenia tego eksperymentu w powietrzu jest niezbędna. A z tym w 36. specpułku jest słabo...

*Należy zwrócić uwagę, że pomimo wymiany uszkodzonego wyświetlacza w kabinie „102”, wystąpiła kolejna przeszkoda w przeprowadzeniu eksperymentu. Jest nią zwolnienie z pracy w 36.SPLT pplk.pil. Bartosza **Stroińskiego** przez nowego dowódcę pułku (por.rozdział „36.SPLT”). Skutkowało to brakiem wymaganej przepisami obsady osobowej i koniecznością kolejnego przesunięcia eksperymentu, a zatem i publikacji Raportu Millera.*

**Tusk: nie chce przykryć 10 IV**, *TVN24*, 13.03.2011

<http://www.tvn24.pl/-1,1695703,0,1,tusk-nie-chce-przykryc-10-iv,wiadomosc.html>

Jeśli raport komisji Millera jeszcze przed 10 kwietnia znajdzie się na biurku premiera, to mniej więcej tydzień po tej dacie byłoby możliwe jego upublicznienie. Premier Donald Tusk pytany o datę publikacji raportu komisji badającej przyczyny katastrofy rządowego tupolewa zapewnił, że nikt nie chce zakłócać powagi uroczystości w pierwszą rocznicę katastrofy smoleńskiej.

Donald Tusk zapewnił, że nie chce by raport był używany instrumentalnie i dodał, że zwłoka w publikacji raportu "będzie dokładnie taka, jaka będzie potrzebna".

- Po otrzymaniu raportu w porozumieniu z prokuraturą i naszymi urzędnikami, będziemy musieli bardzo precyzyjnie określić co nadaje się do publicznej prezentacji, a co nie, chodzi tutaj o te wątki, które mogłyby być tajemnicą śledztwa.

- Mielśmy również zamiar przynajmniej uprzedzić rodziny katastrofy, by nie były skazane na bezlitosny telewizyjny odbiór tego, co będzie podawane na temat ich najbliższych i to na pewno zajmie trochę czasu. Nie będę ani zwlekał ani przyspieszał - zapewnił.

**Miller: publikacja raportu nie przed 10 kwietnia**, *rp.pl*, 18.03.2011

<http://www.rp.pl/artukul/2,628686.html>

Nadal nie jest wyznaczony termin eksperymentu z użyciem Tu-154M. Pytany, kiedy zostanie opublikowany raport, Miller powiedział: "Nie przypuszczam, aby przed 10 kwietnia".

- Mam nadzieję, że będzie to może jeszcze kwiecień, może maj. Mamy kilka wydarzeń w kwietniu i na początku maja, które swoją powagą wymagają, aby uwzględnić je przy wyznaczaniu terminu ujawnienia raportu - dodał minister. Nie zaprzeczył, że może to nastąpić w maju, już po beatyfikacji Jana Pawła II.

Jerzy Miller podkreślił, że do czasu rozstrzygnięcia postępowania prokuratorskiego nie ujawnia się elementów śledztwa, ale konsultację w tej sprawie z prokuraturą określił jako "formalność". - Jeżeli prokurator któryś z elementów zawartości naszego raportu potraktowałby jako materiały objęte zakazem publikacji, to mielibyśmy tylko problem, kiedy taki fragment będzie poznany. Ale ja nie przypuszczam, aby któryś z wątków ujętych w raporcie podlegał takiemu ograniczeniu - mówił Miller.

**Skrzynek brak, śledztwo stop**, rp.pl, 18.03.2011, Autor: Grażyna Zawadka

[http://www.rp.pl/artykul/2,628452\\_Skrzynek-brak--sledztwo-stop.html](http://www.rp.pl/artykul/2,628452_Skrzynek-brak--sledztwo-stop.html)

Czarne skrzynki z rozbitego pod Smoleńskiem polskiego samolotu Tu-154 wciąż są niedostępne dla polskich śledczych. Rosjanie nie odpowiedzieli, kiedy je zwrócą, wypożyczą albo chociaż pozwolą je zbadać w Moskwie. – Nie mamy w tej sprawie żadnego stanowiska strony rosyjskiej – przyznaje „Rz” kpt. Marcin Maksjan z Naczelnej Prokuratury Wojskowej.

A biegli z Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie, którzy na zlecenie prokuratury mają wydać opinie w sprawie nagrań, muszą też zbadać przechowywane w Moskwie oryginalne nośniki. – Brak możliwości zbadania oryginałów blokuje wydanie końcowej ekspertyzy – mówi „Rz” Mateusz Martyniuk, rzecznik prokuratora generalnego.

Biegli muszą m.in. zobaczyć, w jakim stanie są skrzynki i same taśmy. Z jakiego tworzywa są te ostatnie, jaka jest długość nagrania.

– Chodzi także o to, by zweryfikować, czy nagranie jest pełne i czy nikt przy nim nie manipulował – mówi „Rz” były minister sprawiedliwości prof. Zbigniew Cwiągalski.

**Jerzy Miller: Raport komisji uderzy w naszą dumę. I to boleśnie**, Polska The Times, 17.03.2011

<http://www.polskatimes.pl/fakty/370424,jerzy-miller-raport-komisji-uderzy-w-nasza-dume-i-to,id,t.html>

- Czemu raport Pana komisji opóźnia się o sześć tygodni?

- Raport komisji nie może zawierać żadnego błędu, bo jeden błąd znaleziony w ustaleniach komisji podważa zaufanie do całego raportu. Gdyby nie było tej całej dyskusji od 10 kwietnia, z różnymi, przedziwnymi tezami, to może bym do tego nie podchodził tak twardo. Ale jestem pewien, że niejeden nie doczyta się w raporcie tego, co już przyjął za oczywistą prawdę, i dlatego komisja nie może popełnić ani jednego błędu.

- Pan już powiedział, że będzie to raport surowszy dla polskiej strony, boleśniejszy. Dla konkretnych osób boleśniejszy?

- Dla polskiej strony, nie miałem i nie mam na myśli żadnej konkretnej osoby. Mamy swoją dumę narodową.

- A dla osób odpowiedzialnych za to, co się stało?

- Zaczniemy jednak od dumy narodowej. Uważam, że wolelibyśmy, aby raport stwierdzał, że przyczyną wypadku były nadzwyczajne warunki meteorologiczne, niemożliwe do wykrycia wady samolotu czy inne zdarzenia niezależne od człowieka. A ten raport będzie się odwoływał do ludzkich zaniechań, zaniedbań i niefrasobliwości. I nie chodzi o kogoś, kto coś zaniedbał...

*Gra na zwłokę prowadzona przez Tuska i ministra Millera wydaje się być obliczona nie tylko na przesunięcie publikacji Raportu PKBWLP na maj 2011, ale być może także na odłożenie jej na czas nieokreślony, i może być uzgodniona ze stroną rosyjską.*

*Należy zwrócić uwagę na stanowisko IES w Krakowie, który nie zamierza brać odpowiedzialności za przekazaną przez Rosję kopię zapisu CVR bez zbadania oryginału zapisu rejestratora. Albo spowoduje to dalsze opóźnienie zakończenia prac PKBWLP (nie można wykluczyć że na dłuższy czas- tzn.do momentu odzyskania przez Polskę oryginalnego zapisu CVR), albo też nieuwzględnienie w ostatecznym Raporcie Komisji Millera faktu, że nie otrzymała ona ostatecznej ekspertyzy Instytutu Ekspertyz Sądowych, a jedynie opinię roboczą.*

*W związku z faktem, że min.Miller zgodził się aby Rosja dysponowała polskimi rejestratorami do czasu ukończenia rosyjskiego postępowania sądowego, wnioski z prac PKBWLP mogą zostać podważone po ewentualnym zwrocie oryginalnych rejestratorów stronie polskiej, np. w razie stwierdzenia że ich zapisy zostały zmanipulowane.*

*Oznacza to że do momentu stwierdzenia autentyczności danych w oryginalnych rejestratorach przez podmiot niezależny od Rosji, ustalenia Komisji Millera mogą być kwestionowane.*

*Należy także liczyć się z koniecznością uzupełnienia lub zmiany Raportu Millera w sytuacji w której zostałyby wykryte fałszerstwa zapisów rejestratorów.*

*W dniu 19.03.2011 o godz.12:31 w „Fakcie” pojawiła się informacja której do wieczora tego dnia nie podjęły inne media (za wyjątkiem Niezależna.pl):*

**Śledztwo smoleńskie: NATO wytropi generała z Moskwy?**, Fakt.pl, 19.03.2011

<http://www.fakt.pl/sledztwo-smolenskie-NATO-wytropi-general-a-z-Moskwy-,artykuly,99013,1.html>

– Wystąpiliśmy do NATO i współpracujemy z Amerykanami. Nic więcej na ten temat nie mogę powiedzieć – mówi Faktowi płk Mirosław Grochowski.

Według byłego szefa GROM, gen. Romana Polki (49 l.) Amerykańska pomoc może być dla śledczych nieoceniona. – Dysponują bardzo wieloma informacjami – mówi nam generał Polko, który wraz z Amerykanami brał udział w operacjach w Iraku. – Dobrze, że w końcu nasi eksperci zwrócili się o tę pomoc.

USA dysponują bowiem nagraniami z systemu podsłuchowego Echelon, który rejestruje wszelkie rozmowy obywateli się w eterze na całym świecie. Amerykańskie satelity stale zaś fotografują rosyjskie lotniska i instalacje wojskowe.

**INNE LOTY ZAREJESTROWANE 10.04.2010****GERMAN CARGO 510**

brak danych

**AEROFLOT SU-141**

Airbus Industrie A320, planowany start 8:40 Sheremetyevo Airport Moscow Russian Federation, lądowanie 9:25 Prague-Ruzyne Airport, Czech Republic

**BELAVIA 1958**

Tu-154, planowany start 9:00 Minsk Intl Belarus, lądowanie 11:20 Domodedovo Russian Federation

**AEROFLOT SU-285**

Airbus Industrie A321 planowany start 9:15 Sheremetyevo Airport Moscow Russian Federation, lądowanie 11:05 Malpensa Airport Milan Italy

**Jak-40 PLF-031**

Zgodnie z Programem Udziału Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Pana Lecha Kaczyńskiego z Małżonką w Uroczystości 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej (MSZ/Protokół Dyplomatyczny) wynika, że start Jaka-40 z lotniska Warszawa-Okęcie miał mieć miejsce o godz. 5:00, lądowanie na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj- o godz. **8:50** czasu lokalnego (6:50 czasu warszawskiego). Zgodnie z materiałami prasowymi Jak-40 wylądował ok. godz. 7:20 czasu polskiego. **(9:20)**. Wg Transkrypcji rozmów z wieży KRL lądowanie miało miejsce o godz. 7:15 czasu polskiego **(9:15)**

**Il-76**

**Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i Il też**", TVN24, 06.07.2010, Wypowiedź Remigiusza Muś  
[http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu\\_154-i-il-tez,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu_154-i-il-tez,wiadomosc.html)

P: A czy któryś z was widział, jak próbował lądować rosyjski Il?

O: Tak, przy pierwszym nieudanym podejściu Iła tylko ja byłem na zewnątrz. Chłopaki obserwowali to przez okienka w samolocie. Powiedziałem: „Chodźcie, może jeszcze raz podejście. I podszedł”.

P: Jak te podejścia wyglądały?

O: Pierwsze było jakieś 15 minut po naszym lądowaniu.

Odczekaliśmy 10 minut i usłyszeliśmy, że podchodzi drugi raz. Wyszliśmy wszyscy, razem z naszą stewardessą. Tym razem jednak Rosjanie zupełnie nie trafili w pas (1).

(1) Zgodnie z powyższą wypowiedzią pierwsza próba lądowania Ila-76 miała miejsce ok. **9:35**, druga - ok. **9:45**.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-6>

Edmund Klich: Jeśli chodzi o ten samolot il-76. Znaczy, jak żeśmy przesłuchiwali pilota, tego dowódcę załogi, to on nie chciał nam powiedzieć, jaki cel tego lotu był. Natomiast jak, no z różnych tam źródeł dowiedzieliśmy się ale nie jest to potwierdzone nigdzie na piśmie, i ja nie mogę powiedzieć, że tak było ale informacje otrzymałem, że tam były przewożone samochody (2). Gdzieś to wyszło, ale nie wiem, czy ktoś powiedział, czy to wyszło w jakichś rozmowach, bo przecież te kontakty takie były też różne, no nawet na papierosie gdzieś się rozmawiało z kimś. I ktoś z komisji, z moich doradców powiedział, że tam były samochody, ale nie pamiętam, czy na to jakikolwiek dokument był. (...)

Myśmy oczywiście nie badali, no bo nie udostępniono, nie pytaliśmy nawet, że to AWACS, ale wiem, że to był samolot cargo ze sprzętem, tzn. że miał sprzęt na pokładzie w celu zabezpieczenia wizyty. I ten samolot dwukrotnie przechodził na drugie zajście, i to było... ja nie chcę teraz mówić, jak długo, ale to było ok. pół godziny przed katastrofą, więc on już odszedł dawno... (3)

(2) Informacji tej zaprzeczył urzędnik Kancelarii Prezydenta, Marcin Wierchowski, który 10.04.2010 r. oczekiwał na przyloc Tu-154M „101” ma płycie lotniska Siewiernyj. W wywiadzie dla TV Trwam w dniu 10.03.2011 stwierdził, że samochody dla polskiej delegacji znajdowały się na lotnisku.

<http://www.tv-trwam.pl/index.php?section=ppw&sectio=01>



(3) Zgodnie z wypowiedzią Edmunda **Klicha** druga, nieudana próba lądowania Ił-76 miała miejsce ok. godz. **10:10**, tj. 25 minut później niż twierdzi Remigiusz **Muś**.

**Material TVP**, 10.04.2010

<http://www.youtube.com/watch?v=oWUCO6xLPG0&feature=related>

Dziennikarze z Polski, którzy godzinę wcześniej wylądowali na tym samym lotnisku, potwierdzają że kwadrans przed katastrofą Tupolewa (4) do lądowania we mgle szykował się wojskowy Ił.

**Paweł Świąder**, RMF FM: usłyszeliśmy huk, widzieliśmy bardzo duży, transportowy samolot rosyjski, i on najwyraźniej zrezygnował z lądowania, bo był bardzo wysoko nad pasem. Przeleciał nad pasem, poleciał dalej i wzniósł się w górę.

(4) Oznacza to godzinę przelotu nad lotniskiem: ok. **10:24** czasu lokalnego.

**Pilot do końca wciskał gaz**, Newsweek.pl, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Warto dodać, co transportował Ił-76. Leciały nim samochody dla polskiej delegacji.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP**, 21.10.2010 r.

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Jeśli chodzi o ten samolot Ił-76. Znaczący, jak żeśmy przesłuchiwali pilota, tego dowódcę załogi, to on nie chciał nam powiedzieć, jaki cel tego lotu był. Natomiast jak, no z różnych tam źródeł dowiedzieliśmy się ale nie jest to potwierdzone nigdzie na piśmie, i ja nie mogę powiedzieć, że tak było ale informacje otrzymałem, że tam były przewożone samochody.

Gdzieś to wyszło, ale nie wiem, czy ktoś powiedział, czy to wyszło w jakichś rozmowach, bo przecież te kontakty takie były też różne, no nawet na papierosie gdzieś się rozmawiało z kimś. I ktoś z komisji, z moich doradców powiedział, że tam były samochody, ale nie pamiętam, czy na to jakikolwiek dokument był.

**Ił-76 nadleciał z Taganrogu**, Nasz Dziennik, 12.11.2010, Autor: Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101112&typ=po&id=po51.txt>

"Nasz Dziennik" ustalił: macierzystą jednostką Ił-76, który 10 kwietnia br. dwukrotnie podchodził do lądowania na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj, był 708. Samodzielny Pułku Wojskowego Lotnictwa Transportowego w Taganrogu. Dowódcą maszyny był kapitan Prołow.

W każdym razie trudno przypuszczać, aby w godzinach przylotu samolotów obsługujących wizytę zagraniczną na najwyższym szczeblu zaplanowano operację lotniczą z nią zupełnie niezwiązaną. Według informacji podawanych po katastrofie, Ił-76 miał przewozić funkcjonariuszy ochrony.

Ił-76 przyleciał z podmoskiewskiego Wnukowa, skąd wykonywane są m.in. loty najważniejszych osób w państwie. Po wykonaniu dwóch prób podejścia transportowiec został skierowany na lotnisko zapasowe w Twerze, ale zaraz po odejściu dowództwo zdecydowało o powrocie na Wnukowo. Oba lotniska są oddalone od Smoleńska o blisko 340 kilometrów. Nic nie wskazuje na to, aby misja samolotu była w jakikolwiek sposób kontynuowana.

Zgodnie ze źródłami

[http://bvvaul-88.ucoz.ru/publ/aviacija/voenno\\_transportnaja\\_aviacija/boevoj\\_sostav\\_vta\\_vvs\\_ussr/15-1-0-24\\_708](http://bvvaul-88.ucoz.ru/publ/aviacija/voenno_transportnaja_aviacija/boevoj_sostav_vta_vvs_ussr/15-1-0-24_708)

<http://wap.gora7777.borda.ru/?1-2-0-00000004-000-0-0-1271339036>

<http://warfare.ru/rus/?lang=rus&catid=258&linkid=2185>

Gwardyjski 708 SPWLT w Taganrogu jest wyposażony w samoloty Ił-76MD (wcześniej Ił-76).

**Ił-76 CANDID**

<http://www.globalsecurity.org/military/world/russia/il-76.htm>

The IL-76MD military transport aircraft was developed based on a mass manufactured IL-76M military transport aircraft. By virtue of strengthening the airplane main structural elements (e.g. frame, landing gear) the maximum take-off weight and commercial payload were increased. The aircraft is designed for air-mission landing (transportation) of personnel, weapons and military equipment, cargo, fuel and containers; air drop of personnel, weapons and military equipment and cargo.

Iliuszyn Ił-76MD „Candid” to wojskowy samolot transportowy, stanowiący rozwinięcie masowo

produkowanej wojskowej wersji transportowego Il-76M. Dzięki wzmocnieniu głównych elementów struktury płatowca (konstrukcja, podwozie) wzrosła masa startowa i ładunek użyteczny. Samolot został zaprojektowany do transportu personelu, broni i wyposażenia wojskowego, ładunku, paliwa i kontenerów; zrzutu spadochroniarzy, uzbrojenia, wyposażenia wojskowego i ładunku.



Zrzut pojazdu z Il-76 MD lotnictwa wojskowego Chin, fot.

[http://www.pathfindergroupuk.com/Overview%20of%20foreign%20Airborne%20units%20and%20equipment/PLA%20Airborne/PLA%20Airborne-42\\_1.jpg](http://www.pathfindergroupuk.com/Overview%20of%20foreign%20Airborne%20units%20and%20equipment/PLA%20Airborne/PLA%20Airborne-42_1.jpg)

## „BORT”

Brak danych

**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)”

10:27:58 Bort (niezr.) Zakończyłem zrzut, zniżanie na wschód.

10:28:04 Bort Pozwolili.

Ostatni meldunek „Bort” pochodzi z 13 minuty przed oficjalną godziną katastrofy. Nie ma jednak żadnych danych mówiących o obecności „Bort” w rejonie lotniska Smoleńsk Siewiernyj.

W kontekście przelotu przystosowanego do zrzutów spadochroniarzy, wyposażenia i innych ładunków samolotu Il-76MD z 708 Gwardyjskiego SPWLT w Taganrogu, w okolicach lotniska Smoleńsk Siewiernyj, włącznie z możliwą próbą lądowania ok. godz.9:35-9:45, nie można wykluczyć związku tego samolotu z maszyną o kryptonimie „Bort”. Możliwy jest także związek „Bort” z będącymi na wyposażeniu lotnictwa Wojsk Wewnętrznych MWD Rosji samolotami Il-76 (por. rozdział „Specnaz na miejscu katastrofy”).

Jedyną poszlaką o krążeniu samolotu i zrzucie jakiejś substancji mogą być relacje Barbary Włodarczyk i Marcina Wojciechowskiego (por. rozdział „Świadkowie ze Smoleńska i „fakty prasowe” o przebiegu katastrofy”), powołujących się na świadków twierdzących że w okolicach lotniska przez nieokreślony czas (od „dłuższej chwili” do dwóch godzin) krążył samolot, być może zrzucając paliwo. Powyższe informacje wiążą ten samolot z Tu-154M „101”, ale należy zauważyć że przywołani świadkowie jako nieprofesjonaliści mogli źle rozpoznać typ samolotu, a przynajmniej jedna z tych relacji dotycząca czasu jego pobytu w okolicach lotniska jest niedokładna.

Należy zwrócić uwagę że powyższe informacje pochodzą od polskich dziennikarzy i zostały opublikowane w dniu katastrofy, kiedy jeszcze służby specjalne nie miały możliwości wpłynięcia na wszystkich potencjalnych świadków zdarzenia w celu przeprowadzenia skutecznej akcji dezinformacyjnej.

**Co znaczy "zrzut zakończyłem"**, Nasz Dziennik, 10.3.2011, Autor: Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110310&typ=po&id=po03.txt>

Według ekspertów, z którymi rozmawialiśmy, rosyjskie określenie "wybroska" dotyczy wyłącznie zrzutu ludzi (desant) lub towarów (tara). Nie ma mowy o zrzucie paliwa, na co rosyjska terminologia lotnictwa wojskowego ma inne wyrażenie "sbros topliwa" lub "sbros goriuczego". Nie wiemy oczywiście, co konkretnie zostało zrzucone i z jakiego samolotu.

Samolotem, który przychodzi na myśl, jest Il-76 pułku transportowego z Taganrogu, który niecałą godzinę wcześniej próbował wylądować w Smoleńsku. Jednak miał on odlecieć do Moskwy i jeżeli tak się rzeczywiście stało, to nie wchodzi on w grę.

Słów "zrzut zakończyłem" nie zarejestrowała radiostacja lotniska Siewiernyj, co świadczy o tym, że pochodzą one z maszyny znajdującej się nieco dalej. W grę wchodzi odległości nawet przekraczające 100 kilometrów.

## DWA POSTĘPOWANIA W JEDNEJ SPRAWIE: ZAŁOGA JAKA-40 NA CELOWNIKU. ROZSZERZENIE KŁAMSTWA NACISKOWEGO

*Wojsko: Warunki pozwalały na lądowanie Jaka w Smoleńsku, gazeta.pl, 10.06.2010*

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7999753,Wojsko\\_\\_Warunki\\_pozwalaly\\_na\\_ladowanie\\_Jaka\\_w\\_Smoleńsku.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,7999753,Wojsko__Warunki_pozwalaly_na_ladowanie_Jaka_w_Smoleńsku.html)

Jak-40 lądował w Smoleńsku ok. godz. 7:20 czasu polskiego. **(9:20)**

W sprawie lądowania w Smoleńsku 10 kwietnia samolotu Jak-40 prowadzone było postępowanie wyjaśniające; komisja uznała, że warunki pogodowe pozwalały na wykonanie tego zadania - powiedział PAP w czwartek rzecznik Sił Powietrznych pplk Robert Kupracz.

*Ustaleniom komisji wojskowej zaprzeczył w wywiadzie w dniu 05.01.2011 płk. Edmund Klich, twierdząc że w chwili lądowania Jaka-40 warunki pogodowe były niższe niż minimum.*

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1329,title,Czy-ostatnia-rozmowa-braci-Kaczynskich-dotyczyła-matki,wid,13008952,komentarz.html>

*Jak lądował Jak-40, Gazeta Wyborcza 31.01.2011, Autorzy: Agnieszka Kublik, Paweł Wroński*

[http://wyborcza.pl/1,105743,9032805,Jak\\_ladowal\\_Jak\\_40.html](http://wyborcza.pl/1,105743,9032805,Jak_ladowal_Jak_40.html)

Komisja, którą po katastrofie Tu-154 powołał dowódca sił powietrznych gen. Lech Majewski, oceniała wyłącznie lądowanie Jaka-40. Zakończyła prace 22 grudnia 2010 r.

- Ustalono, że załoga Jaka-40 wykonała lądowanie poniżej warunków minimalnych lotniska określonych w kartach podejścia i zniżając się poniżej wysokości minimalnej, naruszyła zasady regulaminu lotów - mówi "Gazecie" rzecznik dowództwa sił powietrznych pplk Robert Kupracz.

Tzw. kartę incydentu lotniczego, czyli wyniki prac komisji, na przełomie grudnia i stycznia dostał dowódca sił powietrznych, dowódca 36. specpułku i inspektorat MON ds. bezpieczeństwa lotów bezpośrednio podległy ministrowi obrony narodowej.

- Trwało to tak długo, bo incydent był badany wspólnie z komisją ministra Jerzego Millera, która bada katastrofę Tu-154 - mówi "Gazecie" gen. Anatol Czaban, asystent szefa Sztabu Generalnego ds. lotniczych.

*"Załoga Jaka-40 mogła popełnić przestępstwo przy lądowaniu w Smoleńsku", gazeta.pl, 25.02.2011*

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,9166437,\\_Zaloga\\_Jaka\\_40\\_mogla\\_popolnic\\_przestepstwo\\_przy\\_ladowaniu.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,9166437,_Zaloga_Jaka_40_mogla_popolnic_przestepstwo_przy_ladowaniu.html)

Do prokuratury wpłynęło zawiadomienie dowódcy Sił Powietrznych gen. Lecha Majewskiego o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez załogę Jaka-40 przy lądowaniu w Smoleńsku 10 kwietnia - poinformowała Naczelna Prokuratura Wojskowa. Odwołanie od ustaleń komisji Sił Powietrznych złożone przez załogę Jaka-40, zostało odrzucone.

- W uzasadnieniu podano, że załoga Jaka-40 wykonała lądowanie w warunkach atmosferycznych poniżej minimalnych, do których była wyszkolona, czym mogła naruszyć przepisy wykonywania lotów - podał w TVN 24 prok. Zbigniew Rzepa, rzecznik Naczelnej Prokuratury Wojskowej.

Jak-40 z dziennikarzami na pokładzie wylądował w Smoleńsku na kilkadziesiąt minut przed katastrofą polskiego Tu-154M. W chwili lądowania warunki na lotnisku były już bardzo trudne. Stenogramy rozmów świadczą, że kontrolerzy nie widzieli samolotu i zamierzali go skierować na drugi krąg.

*Z powyższej przytoczonych materiałów wynika, że rzecznik Sił Powietrznych pplk Robert Kupracz udzielił wzajemnie wykluczających się wypowiedzi: w czerwcu 2010 o braku złamania procedur przez załogę Jaka, w styczniu 2011 - o ich złamaniu. Nie można jednoznacznie określić celu przedstawienia załodze zarzutów po zakończeniu pierwszego postępowania, o którym mówił pplk Kupracz, ale niewykluczone że może to być jakaś forma nacisku na te osoby, które były bezpośrednimi świadkami katastrofy Tu-154M i posiadają potencjalnie niewygodną dla strony rosyjskiej wiedzę (np. zeznania przed prokuraturą nt komend KRL, których nie ma w stenogramach rozmów z dnia 10.04.2011).*

*Postawienie zarzutów załodze Jaka-40 może także stanowić medialne przygotowanie pod prezentację raportu*

*Komisji Millera, poprzez domniemanie złamania przez pilotów „044” procedur i czytelną sugestię analogicznego zachowania załogi Tu-154M „101”.*

*W przestrzeni medialnej uzasadnienie zarzutu złamania przepisów przez załogę „101” jest o wiele prostsze poprzez porównanie z zachowaniem innych pilotów (w tym przypadku Jaka-40 „044”).*

*Szczególną uwagę należy zwrócić na koincydencję dat: upublicznienia informacji o skierowaniu do prokuratury sprawy załogi Jaka-40 oraz kolejnej odsłony medialnej kampanii dezinformacyjnej w sprawie nacisków przed startem (por.rozdział „Kłótnia na migi”).*

**Doniesienie na załogę jaka-40**, rp.pl, 25.02.2011, Autor: Cezary Gmyz, Edyta Żemła

<http://www.rp.pl/artykul/2,618213.html>

Piloci z 36. pułku określają zgłoszenie sprawy do prokuratury jako polowanie na czarownice. – To załoga ocenia, czy widzi ziemię, i czy może lądować. Chyba że lotnisko jest zamknięte – twierdzi jeden z pilotów.

Podkreślają też, że komisja powołana przez Siły Powietrzne najpierw uznała, iż 10 kwietnia załoga jaka-40 nie popełniła błędu. Dopiero po siedmiu miesiącach zmieniła zdanie.

Nasi informatorzy, znający szczegóły śledztwa smoleńskiego, twierdzą, że zawiadomienie może być ruchem wyprzedzającym ze strony Dowództwa Sił Powietrznych. – Zarzuty należałoby raczej postawić osobom, które są znacznie wyżej, czyli cywilom i wojskowym, którzy byli odpowiedzialni za to, co się działo w pułku – mówi osoba znająca kulisy śledztwa. – Nie mówię, że piloci są zupełnie bez winy. Formalnie powinni odmówić wykonywania wielu rozkazów i poleceń. Jednak oni byli na szarym końcu licznych niedociągnięć. Jak to się mówi "kował zawinił, Cygana powiesili" – podsumowuje.

**General: 10 kwietnia był telefon na Okęcie po lądowaniu Jaka-40**, Gazeta.pl, 02.03.2011, Autor: Darek Zalewski

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,9191896,Kontroler\\_ze\\_Smolenska\\_10\\_kwietnia\\_dzwonil\\_na\\_Okecie.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80273,9191896,Kontroler_ze_Smolenska_10_kwietnia_dzwonil_na_Okecie.html)

Z dokumentów wynika też, że załoga naszego samolotu wykonała manewr bez zgody przy podstawie chmur 60 metrów i widzialności poniżej kilometra - tak dowódca Sił Powietrznych gen. Lech Majewski tłumaczył posłom, dlaczego sprawę Jak-40 skierowano do prokuratury. Tuż po lądowaniu polskiego Jaka-40 w Smoleńsku kontroler wieży na lotnisku Siewiernyj zadzwonił do dyżurnego meteorologa na Okęciu i przekazał mu informacje nt. pogody - dodał generał na posiedzeniu komisji obrony.

Potem jednak w rozmowie z dziennikarzami gen. Majewski uściślił, że załoga dzwoniła do wieży na Okęciu, a ta powiadomiła meteorologów.

Zapis tej rozmowy to jeden z podstawowych dokumentów, na jakich opierała się komisja przy Dowództwie Sił Powietrznych uznając, że załoga Jaka-40 złamała procedury lądując przy fatalnej pogodzie.

Podkreślił, że do takich wniosków doszła komisja powołana przez szefa Sztabu Generalnego, która weryfikowała ustalenia komisji Sił Powietrznych.

**Kozły ofiarne**, Najwyższy Czas! nr 1086, 12.03.2011, Autor: Leszek Szymowski

W minionym tygodniu dowódca Sił Powietrznych RP- generał broni pilot Lech Majewski- wysłał do prokuratury zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa przez trzech członków załogi Jaka-40, który 10 kwietnia wylądował w Smoleńsku. Podstawą był telefon, który chwilę później trzej piloci wykonali na Okęcie. Powiedzieli: „Wylądowaliśmy w warunkach poniżej minimum.”

*Zwraca uwagę brak jednoltego przekazu w kwestii informacji która miała dotrzeć na Okęcie: czy jej autorem jest kontroler lotów z Siewiernego, czy też załoga Jaka-40, która sama na siebie doniosła (sic !) że właśnie złamała obowiązujące procedury.*

**To nie oni z własnej woli przekroczyli uprawnienia**, TVN24, 26.02.2011

<http://www.tvn24.pl/0,1694154,0,1,to-nie-oni-z-wlasnej-woli-przekroczyli-uprawnienia,wiadomosc.html>

Jak ocenił drugi gość "Faktów po Faktach" kpt. Stefan **Gruszczyk**, były dowódca eskadry w 36 specpułku., załoga popełniła dwa wykroczenia - lądowała bez zgody kontroli lotów i poniżej minimum pogodowego.

- Wielokrotnie się to zdarza – lądowanie poniżej minimum - mówił z kolei mjr **Łubowski**, były pilot wojskowy (MIG-29). - Nie jest to wyjątkową sytuacją. Piloci wojskowi są po to szkoleni, żeby lądowali w warunkach, w których jest możliwe wylądowanie.

Jak podkreślał, przy tamtych warunkach, przy wykonywaniu lotu pasażerskiego nie było konieczności lądowania. Natomiast według jego doświadczeń załoga musiała być pod presją wykonania zadania.

- Nie wiem, kto na nich taką presję wywierał, ale z całą pewnością coś takiego miało miejsce - zaznaczył.

Opowiadając, jak to zwykle wygląda, powiedział, że zwykle takie "ciśnienie" idzie od bezpośrednich przełożonych. Oni z kolei są tylko przekazanikami woli zleceniodawców lotu. - Generalnie zawsze przekazywali

decyzje, czy sugerowali wykonanie zadania przełożeni, wojskowi, ale w zależności od tego, na czyją rzecz były te loty wykonywane, to presja się zaczynała od organizatora tego lotu - podkreślał.

*Nie można wykluczyć, że przytoczone wypowiedzi w materiale TVN24 stanowią kontynuację wcześniej zawieszanej kampanii dezinformacyjnej, której ostatecznym celem będzie obciążenie Kancelarii Prezydenta Kaczyńskiego (a w domyśle- jego samego i gen. Błasika) winą za domniemane naciski- tym razem w obu lotach wykonywanych przez 36.SPLT rankiem w dniu 10.04.2010.*

*W związku z powyższym sprawa złamania przez załogę Jaka-40 procedur może być częścią większej akcji rozszerzenia oficjalnych tez o rzekomej presji na załogi o nowe, dotychczas nie podejmowane wątki.*

## DEZINFORMACJE GAZETY WYBORCZEJ I ONETU: POWRÓT DO INCYDENTU GRUZIŃSKIEGO

*Do przypomnienia sprawy presji na pilotów w locie do Gruzji (por. Aneks 2: naciski w sprawie lądowania w Tbilisi ?) wróciła w dniu 03.03.2011 m.in. Gazeta Wyborcza w artykule Agnieszki Kublik i Wojciecha Czuchnowskiego „**Wszystkie naciski przed Tbilisi**”. Jego autorzy dopuścili się manipulacji pisząc: "Gazeta" jako pierwsza ujawnia notatkę służbową, którą dla szefa MON **tuż po tzw. incydencie gruzińskim (1)** napisał ówczesny dowódca Tu-154 kpt. Grzegorz Pietruczuk.*

*Powołując się na ten artykuł, portal Onet.pl dokonał w tym samym dniu własnej manipulacji, próbując połączyć z całą sprawą osobę gen. Błasika, mimo że jego nazwisko w ogóle w tekście GW nie padło.*

*Manipulacja Onet.pl polegała na zamieszczeniu streszczenia tekstu GW na stronie głównej pod trailerem „**Kulisy lądowania w Gruzji: gen. Błasik naciskał na Protasiuka**”. Sam tytuł tekstu został dwukrotnie tego samego dnia zmieniony: najpierw z analogicznego jak w trailerze (fot.poniżej) na „**Kulisy lądowania w Gruzji: były naciski, ujawniono notatkę**”, a następnie na „**Kulisy lądowania w Gruzji**”.*

*Należy zwrócić uwagę na fakt, że dowódcą lotu do Gandzi był kpt. Pietruczuk, a nie kpt. Protasiuk. Stąd też teza portalu Onet.pl o domniemanych naciskach gen. Błasika na II pilota, a nie dowódcę załogi, jest dodatkową, oczywistą dezinformacją i manipulacją. Jej celem jest połączenie domniemanych "nacisków" z obu oficerami, którzy 10.04.2010 lecieli do Smoleńska, a następnie wysnuć prostej analogii w sprawie „nacisków” w locie 10 kwietnia.*

[http://wyborcza.pl/1,75478,9192511,Wszystkie\\_naciski\\_przed\\_Tbilisi.html](http://wyborcza.pl/1,75478,9192511,Wszystkie_naciski_przed_Tbilisi.html)

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/kulisy-ladowania-w-gruzji-gen-blasik-naciskal-na-p,1,4199801,wiadomosc.html>

Wiadomości
Kraj Świat Regiony Foto Kiosk CYNK TV



- **Wielka likwidacja szkół w Polsce**
- Kulisy lądowania w Gruzji: gen. Błasik naciskał na Protasiuka
- Spółka męża Marty Kaczyńskiej, dyrektorem jest gangster

*(1) Dezinformacji Kublik i Czuchnowskiego zaprzeczył zapytany przez „Nasz Dziennik” o kulisy powstania notatki rzecznik MON.*

*Notatka na zamówienie Klicha, Nasz Dziennik, 10.04.2011, Autor: Zenon Baranowski*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110310&typ=po&id=po15.txt>

*- Notatka w tej sprawie została sporządzona w lutym bieżącego roku po licznych prośbach dziennikarzy, którzy pytali o szczegóły tzw. incydentu. Kapitan **Pietruczuk** sporządził ją po rozmowie z gen. A. Kołosowskim, szefem Departamentu Kadr, który w sierpniu 2008 roku był szefem sekretariatu MON - przyznaje Janusz Sejmej, rzecznik resortu, dopytywany w tej sprawie przez "Nasz Dziennik". Sam pilot, kpt. Grzegorz Pietruczuk nie chce już komentować sprawy i odsyła do służb prasowych. Z odpowiedzi wynika, że notatka miała wewnątrzresortowy charakter. Ale błyskawicznie wyciekła do mediów i kilka dni temu stała się tematem "Gazety Wyborczej".*

*W rozmowie z TV Trwam opublikowanej przez „Nasz Dziennik” w dniu 11.03.2011 Wojciech **Czuchnowski** stwierdził:*

*- Myśmy ten dokument dostali bez daty z komentarzem, że powstał na podstawie meldunku, który złożył kpt. Pietruczuk zaraz po tym zdarzeniu. (...)*

- Ale Pan użył zwrotu, że dokument powstał tuż po incydencie gruzińskim. Czy ten zwrot jest- Pańskim zdaniem- uzasadniony ?
- Tak, o byłem o tym przekonany. Ponieważ dostaliśmy to bez daty i ponieważ ja wcześniej czytałem jego meldunek i te zeznania w prokuraturze, i byłem przekonany że to powstało tuż po.
- A jak Państwo dotarli do tej notatki?
- To wynika z kontekstu, tam jest nazwisko generała który zajmował się tą sprawą, teraz nie pamiętam jego nazwiska, (*chodzi o gen. Kołosowskiego- MD*) pokazał nam te materiały i udostępnił tę notatkę.

## DONIESIENIA MEDIALNE, RAPORTY I TRANSKRYPCJE MAK

**Miliony rubli na operację przykrywania dowodów**, z prof. **Andriejem Ilarionowem** rozmawia Piotr Falkowski, *Nasz Dziennik*, 16.12.2010

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101216&typ=po&id=po01.txt>

Chcąc być uczciwym i w zgodzie z własnym sumieniem, nie możemy powiedzieć, że znamy odpowiedź na pytanie, co naprawdę stało się 10 kwietnia w pobliżu Smoleńska. Ale to, co wiemy już z całą pewnością, to fakt, że przynajmniej od 10 kwietnia do dziś trwa operacja "przykrywania" prowadzona przez rosyjskie władze.

Niszczenie i ukrywanie dowodów, rozpowszechnianie fałszywych informacji, odwracanie uwagi obserwatorów i śledczych od rzeczywistych problemów i skupianie się na sprawach pomniejszych albo zupełnie fikcyjnych, próby ukrywania osób zaangażowanych w wydarzenie, a wprowadzanie w ich miejsce fałszywych świadków, jak na przykład liczne postacie o imieniu Wołodia, będące podobno autorami pewnego filmu krążącego w internecie - to zapewne niepełna lista działań, w które musiano zaangażować setki, jeśli nie tysiące ludzi, w tym najwyższych urzędników państwowych, władze lotnicze z MAK na czele.

Wiedząc o tej niewiarygodnej, rozbudowanej i kosztownej operacji, każdy poważny i obiektywny obserwator musi zadać pytanie, w czyim interesie jest ona prowadzona i kto może za nią stać. Jedyna możliwa odpowiedź jest następująca: rosyjski rząd.

**Польский экипаж не внял предупреждениям и ошибся**, 10.04.2010

<http://news.rambler.ru/Russia/head/5965954/>

Piloty samolotu Tu-154 z prezydentem Polski na борту пытались четыре раза зайти на посадку на военной аэродром Северный под Смоленском, передает канал «Россия-24».

Pilot президентского самолета Tu-154, заходивший на посадку в условиях низкой облачности и тумана, за 15 минут до катастрофы якобы рекомендовал президенту не садиться, а диспетчер несколько раз запрещал посадку, предлагая лететь в Минск, но по неизвестным причинам экипаж все же решил садиться на свой страх и риск. По словам очевидцев, при посадке Tu-154 левым крылом задел дерево и упал, развалившись на части.

**Polska załoga nie posłuchała ostrzeżeń i popełniła błąd**, INFOX.ru, 10.04.2010, 22:02

<http://news.rambler.ru/Russia/head/5965954/>

Piloci samolotu Tu-154 z prezydentem na pokładzie Polska próbowali cztery razy podejść do lądowania na lotnisku wojskowym Siewiernyj w pobliżu Smoleńska, podaje kanał "Rosja-24".

Pilot prezydenckiego samolotu TU-154 podchodzący do lądowania w warunkach niskich chmur i mgły, na 15 minut przed katastrofą podobno zalecał prezydent aby nie lądować, a dyspozytor kilka razy zabraniał lądowania,, rekomendując lot do Mińska, ale z nieznanых powodów, załoga zdecydował się lądować na własną odpowiedzialność. Według naocznych świadków, przy lądowaniu Tu-154 lewym skrzydłem zaczepił o drzewo i upadł, rozpadając się.

**Крушение Ту-154 под Смоленском: хроника трагедии**, 11.04.2010

<http://www.izvestia.ru/incident/article3140694/>

Tu-154 четыре раза пытался зайти на посадку, чтобы сесть на взлетно-посадочную полосу аэропорта Смоленска. Четвертая попытка приземления завершилась трагедией.

**Katastrofa Tu-154 pod Smoleńskiem: kronika tragedii**, 11.04.2010

<http://www.izvestia.ru/incident/article3140694/>

Tu-154 cztery razy usiłował zejść do lądowania na pasie startowym lotniska w Smoleńsku (1) . Czwarta próba lądowania zakończyła się tragedią.

**Raport po katastrofie Tu-154 (aktual.), Wypowiedź członka MAK Aleksiego Morozowa**  
<http://www.24kurier.pl/FotoKurier/MAK--drzwi-do-kabiny-pilotow-przed-ladowaniem-byly>

Morozow dodał, że załoga polskiego samolotu Jak-40, który wylądował w Smoleńsku wcześniej, poinformowała załogę Tu-154, że widoczność ocenia na 200 m, ale załoga Tu-154 podjęła próbę lądowania. "Po wykonaniu 3 zwrotów wieża powiedziała, że należy podjąć kolejną próbę" - dodał (1). Było to na 18 sekund przed zderzeniem z pierwszą przeszkodą, która uszkodziła skrzydło.

(1) W „**Transkrypcji** 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, 10:37:21,1 jest informacja kapitana „I wykonujemy czwarty, polski 101”, a o 10:37:26,2 wypowiedź kontrolera „101, wykonujcie czwarty”. Ma to miejsce ponad 3 minuty, a nie 18 sekund przed oficjalną godziną katastrofy.

Czwarty zakręt na ścieżce lądowania nie jest kolejną próbą, ale jednym z manewrów wykonywanych zgodnie z kartą lotniska przed zejściem na wysokość decyzji i lądowaniem na kierunek 259.

**Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku, Rebelya.pl**

[http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item\\_0](http://rebelya.pl/discussion/11402/stenogramy-z-przesluchan-kontrolerow-lotu-w-smolensku/#Item_0)

Zeznaje Wiktor A. Ryżenko: Załoga TU-154 zakomunikowała nam, iż przystąpi do wykonania kontrolnego podejścia do lądowania. Oprócz tego Plusnin przedstawił załodze TU-154 warunki pogodowe, a mianowicie, temperaturę otaczającego powietrza, ciśnienie atmosferyczne, kierunek lądowania.(2).

(2) Po tej informacji nie ma śladu (być może nie została zidentyfikowana) w „**Transkrypcji** 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

08:14:06 KRL Polish 1-0... Polish Air Force 1-0-1, for information at 06:11 Smolensk visibility 400 meters fog.

**08:14:22 A (niezr.)**

08:14:25 N Roger, Polish Air Force 1-0-1.

**Katastrofa w Smoleńsku: polski pilot próbował powrócić?, Władimir Demczenko, 15.04.2010**

<http://www.izvestia.ru/world/article3140869/>

Dane anonimnego wysoko postawionego źródła, bliskiego do расследования, приводит РИА Новости. По данным этого источника, когда командир воздушного судна осознал, что не попадает на взлетно-посадочную полосу, он допустил роковую ошибку - включил форсаж, по неустановленной пока причине качнул самолет вправо и одновременно попытался набрать высоту с разворотом. В результате лайнер крылом зацепил макушки деревьев, после чего самолет потерял управление.

**Katastrofa w Smoleńsku: polski pilot próbował skrócić?, Władimir Demczenko, 15.04.2010**

<http://www.izvestia.ru/world/article3140869/>

Informacje z wiarygodnego, wysoko postawionego źródła, zbliżonego do śledztwa dla RIA Novosti. Według tego źródła, gdy dowódca statku powietrznego zdał sobie sprawę, że nie trafił na pas startowy, zrobił fatalny błąd - włączył pełny ciąg, z nieznanymi powodami przechylił samolot w prawo i w tym samym czasie starał się nabrać wysokości. W wyniku samolot skrzydłem zaczepił o wierzchołki drzew, po czym stracił nad nim kontrolę.

**Passażerowie nie оказывали давления на пилотов?, Władimir Demczenko, 16.04.2010**

<http://www.izvestia.ru/world/article3140922/>

"Черный ящик" Ту-154, на котором разбился президент Польши Лех Качиньский, расшифрован. Что говорили пилоты перед катастрофой, пока не раскрывается. Однако, по сообщениям источников, из записи нельзя сделать вывод, что пилота кто-то принуждал садиться именно в Смоленске.

**Czy pasażerowie nie wywierali nacisków na pilotów?, Władimir Demczenko, 16.04.2010**

<http://www.izvestia.ru/world/article3140922/>

"Czarna skrzynka" Tu-154, w którym rozbił się polski prezydent Lech Kaczyński, odczytana. Nie ujawniono, co mówili piloci przed katastrofą. Również, według źródeł, z zapisu nie można stwierdzić, czy pilota ktoś przymuszał do lądowania właśnie w Smoleńsku.

**"Kommiersant": Kapitan Tu-154 przed katastrofą: Nie zdołamy**, *Gazeta Wyborcza*, 27.05.2010, autor jagor, PAP  
[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80625,7942108,\\_Kommiersant\\_\\_\\_Kapitan\\_Tu\\_154\\_przed\\_katastrofa\\_Nie.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80625,7942108,_Kommiersant___Kapitan_Tu_154_przed_katastrofa_Nie.html)

Podczas podchodzenia do lądowania w obecności gen. Błasika, kapitan Tu-154 Arkadiusz Protasiuk miał powiedzieć: "Nie zdołamy" (3) - ujawnia dziennik "Kommiersant". Według gazety, kapitan ewidentnie mówił o perspektywie lądowania.

(3) „**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:

08:26:19 KBC W tej chwili, w tych warunkach, które są obecnie, nie damy rady usiąść.

08:26:26 KBC Spróbujemy podejść, zrobimy jedno zajście, ale prawdopodobnie nic z tego nie będzie.

### **Poland losing patience over Smolensk crash data**

*The Irish Times* - Tuesday, August 3, 2010, DANIEL McLAUGHLIN

<http://www.irishtimes.com/newspaper/world/2010/0803/1224276088312.html>

Polish media claim that cockpit voice recordings – whose bad sound quality made the exact words unclear – revealed the pilot had said “if I don’t land, he’ll kill me”.

### **Polska traci cierpliwość w sprawie danych z katastrofy w Smoleńsku**

*The Irish Times* - 03.08. 2010, DANIEL McLAUGHLIN

<http://www.irishtimes.com/newspaper/world/2010/0803/1224276088312.html>

Polskie media przyznają że zapis rozmów z kokpitu, którego słaba jakość powoduje że pewne słowa są niezrozumiałe - ujawnił że pilot powiedział „**Jeśli nie wyląduję, on mnie zabije**”

*Czy pilot powiedział: "Patrzcie, jak lądują debeściaki"?*, *Polska The Times*, autor **Lukasz Ślapek**

[http://www.polskatimes.pl/stronaglowna/282768,czy-pilot-powiedzial-patrzcie-jak-laduja-debesciaki,id,t.html?cookie=1#material\\_1](http://www.polskatimes.pl/stronaglowna/282768,czy-pilot-powiedzial-patrzcie-jak-laduja-debesciaki,id,t.html?cookie=1#material_1)

Jak udało się ustalić "Polsee", na nagraniach czarnych skrzynek, które obecnie są analizowane przez polskich ekspertów w Warszawie i w Krakowie, jest więcej tego typu wypowiedzianych zdań. Jedno z nich - według osoby zbliżonej do śledztwa - nie zostało jednak zawarte w stenogramie upublicznionym 1 czerwca. Miało ono brzmieć: "To patrzcie, jak lądują debeściaki".

*TVN24: pilot Arkadiusz Protasiuk minutę przed lądowaniem: "Jak nie wyląduję(my), to mnie zabije(a)", PAP, 14.07.2010*

<http://www.pomorska.pl/apps/pbcs.dll/article?>

[AID=/20100714/KATASTROFA\\_SAMOLOTU\\_PREZYDENTA/237729319](http://www.pomorska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100714/KATASTROFA_SAMOLOTU_PREZYDENTA/237729319)

Według nieoficjalnych informacji TVN24, w odczytanych na nowo stenogramach znajdują się słowa pilota Arkadiusza Protasiuka **z godz. 8.38**, który mówi: "Jak nie wyląduję(my), to mnie zabije(a)".

*Kolejne fragmenty zapisu czarnej skrzynki. "Będę miał przechłapanie", Gazeta.pl. 15.07.2010, autor psm*

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8139956,Kolejne\\_fragmenty\\_zapisu\\_czarnej\\_skrzynki\\_\\_\\_Bede\\_mial.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80708,8139956,Kolejne_fragmenty_zapisu_czarnej_skrzynki___Bede_mial.html)

"Jeśli nie wyląduję, będę miał przechłapanie" - miał powiedzieć mjr Arkadiusz Protasiuk na 25 min przed katastrofą prezydenckiego Tu-154 - informuje "Gazeta Wyborcza".

Dopiero teraz "Gazeta Wyborcza" zdecydowała się na publikację swoich informacji, zaznaczyła jednak, że nie jest pewne, czy słowa: "Jeśli nie wyląduję, będę miał przechłapanie (przewalone)" rzeczywiście wypowiedział Arkadiusz Protasiuk. Przytaczana wypowiedź miała paść mniej więcej w czasie, gdy do kokpitu wszedł po raz pierwszy gen. Andrzej Błasik, dowódca Sił Powietrznych.

### **Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK) .19.05.2010**

Badania medyczo-traseologiczne wykazały, że w momencie zniszczenia konstrukcji samolotu, w położeniu odwróconym, na pasażerów oddziaływało przeciążenie wielkości około 100 g. Przeżycie było w takich okolicznościach niemożliwe.

*Zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, prof. Mirosław Dakowski, 03.10.2010*

<http://www.dakowski.pl/>



(...) jako profesor zwyczajny fizyki, zajmujący się zawodowo oraz jako dydaktyk dynamiką ruchu i prawami zachowania (pędu, momentu pędu itp.), a także wytrzymałością materiałów, wykonałem i posiadam obliczenia wykazujące, że przyspieszenia przy zetknięciu się z ziemią czy drzewami kadłuba samolotu wynosiły od **0.4 - 4 g** (g - przyspieszenie ziemskie), co czyni skrajnie nieprawdopodobnym, przy ujawnionym sposobie zetknięcia kadłuba z przeszkodami, zejście śmiertelne wszystkich osób na pokładzie w trakcie i na skutek hamowania. (...)

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Jeśli chodzi o przeciążenia, no ja nie wiem, jeśli ktoś policzył przeciążenie 4 i uważa, że przy przeciążeniu 4 samolot może tak się rozbić, no to jest nieporozumienie, bo ja jak latałem na odrzutowych, to ja sam miałem nieraz przeciążenie 7. I żyję, prawda, więc 4 to jest, no.. to w ogóle jest dla mnie wielkość szokująca. Jeśli to robił inżynier... no nie wiem... w każdym razie mam tu wątpliwości bardzo duże. 100 ja uważam, że to jest... może być bliskie prawdy.

**Самолет Качиньского разбился на множество версий**, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)

<http://www.mk.ru/incident/accident/article/2010/10/03/533783-samolet-kachinskogo-razbilsya-na-mnozhestvo-versiy.html>

Согласно свидетельствам о смерти, время гибели некоторых членов польской делегации запаздывало на 10—15 минут. Глава польской комиссии по расследованию крушения “Ту-154” Эдмунд Клич дал объяснения: “Некоторые пассажиры действительно скончались спустя какое-то время после катастрофы, однако это связано с тем, что при падении они получили травмы, не совместимые с жизнью”.

**Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów**, („Moskowskij Komsomolec”, 04.10.2010)

Z zaświadczeń o śmierci niektórych członków polskiej delegacji, wynika opóźnienie zgonów o 10-15 min. Przewodniczący polskiej komisji ds. wypadku lotniczego Tu-154 **Edmund Klich** wyjaśnił: „niektórzy pasażerowie prawdopodobnie skonali jakiś czas po katastrofie, jednak w czasie upadku ulegli obrażeniom, nie dającym szans na przeżycie”.

**Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP, 21.10.2010 r.**

transkrypcja: obiboknawlasnykoszt@tlen.pl - blog

<http://niepoprawni.pl/blog/1906/informacja-o-sledztwie-i-zabezpieczeniu-wraku-samolotu-tu-154-cz-8>

Przewodniczący PKBWL, przedstawiciel Polski akredytowany przy MAK plk **Edmund Klich**:

Według mnie tam nikt nie miał szans przeżycia i kto się powołał na mnie, że ponoć Młody Komsomolec, pisma takiego nie ma, ja poprosiłem ambasadę, żeby sprawdzili że ja udzielałem wywiadu. Żadnego wywiadu nie udzielałem i sam od początku jestem przekonany, że tam nikt nie miał szans przeżyć tej katastrofy.

W grudniu 2010 roku w sieci wydawniczej Empik pojawiła się książka **„Katastrofa smoleńska, dzień po dniu, godzina po godzinie”** autorstwa Henryka Pietraszkiewicza. W stopce redakcyjnej podano, że autor jest paulinem i pracuje w dwumiesięczniku „Jasna Góra”. Wg informacji portalu Wpollyce.pl, który nagłośnił sprawę książki i jej autorstwa, tezę pracy jest wina pilotów oraz nacisków na nich ze strony gen. Błasika i Prezydenta Kaczyńskiego.

Publikacja w sposób tendencyjny odnosi się do hipotezy i ewentualnych powodów przeprowadzenia zamachu na rządowy Tu-154M 10.04.2010 roku i jednoznacznie wpisuje się w narrację rosyjską w kwestii przyczyn katastrofy.

Po opublikowaniu materiału Wpollyce.pl, dyrektor kreatywny portalu Rebelya.pl, Ice, zwrócił się z mailowym zapytaniem do redakcji „Jasnej Góry” z prośbą o wyjaśnienie czy autor książki ma coś wspólnego z redakcją i OO. paulinami. W odpowiedzi o. Robert Jasiulewicz OSPPE poinformował, że Henryk Pietraszkiewicz nie jest ani paulinem, ani członkiem redakcji „Jasnej Góry”.

W specjalnym oświadczeniu przeor OO.paulinów o. Roman Majewski odciął się od książki, nazywając ją wręcz „gniotem wydawniczym”.

W związku z powyższym można stwierdzić że podparcie się przez autora publikacji autorytetem OO. paulinów było świadomą dezinformacją, której celami były: z jednej strony - chęć zwiększenia sprzedaży książki, z drugiej - powielenie narracji MAK i jego polskich rezonatorów pod płaszczykiem obiektywizmu i powagi cechujących wydawnictwa związane z Kościołem.

[http://wpollyce.pl/view/5396/Ksiegarnie\\_sa\\_zarzucone\\_tym\\_dzielem\\_ktore\\_sprzedaje\\_rosyjska\\_wersje\\_wydarzen\\_pod\\_kuratela\\_OO\\_Paulinow\\_.html](http://wpollyce.pl/view/5396/Ksiegarnie_sa_zarzucone_tym_dzielem_ktore_sprzedaje_rosyjska_wersje_wydarzen_pod_kuratela_OO_Paulinow_.html)

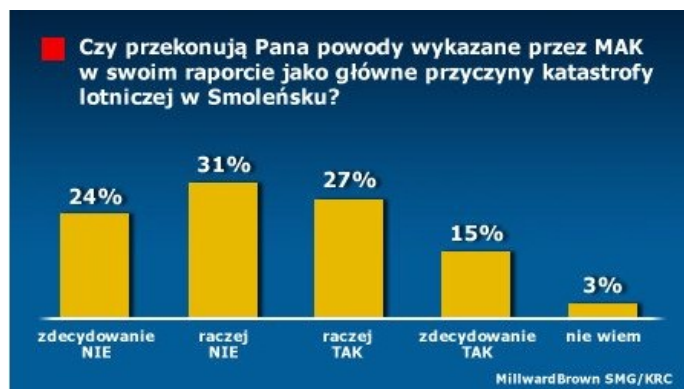
<http://rebelya.pl/discussion/14937/ksiegarnie-sa-zarzucone-tym-dzielem-ktore-sprzedaje-rosyjska-wersje-wydarzen>

[http://niezalezna.pl/artukul/przeor\\_oburzony\\_ksiadzka\\_o\\_smolensku/44294/1](http://niezalezna.pl/artukul/przeor_oburzony_ksiadzka_o_smolensku/44294/1)



Sondaż „Gazety Wyborczej” nt. winy za spowodowanie Katastrofy Smoleńskiej, 20.01.2011,

[http://opole.gazeta.pl/opole/1,35114,8980991,Pelna\\_aula\\_wyznawcow\\_teorii\\_o\\_zamachu\\_w\\_Smoleńsku.html](http://opole.gazeta.pl/opole/1,35114,8980991,Pelna_aula_wyznawcow_teorii_o_zamachu_w_Smoleńsku.html)



Sondaż Millward Brown dla TVN24 nt. wiarygodności raportu MAK wśród Polaków, 12.01.2011

<http://www.tvn24.pl/12690,1689278,0,1,polacy-nie-kupili-raportu-mak,wiadomosc.html>

Uwagę zwraca rozdzźwięk między odbiorem Raportu MAK : dla 59% czytelników „Gazety Wyborczej” jest on wiarygodny, dla 55% respondentów Millward Brown- zdecydowanie niewiarygodny.

## MANIPULACJA „KOMSOMOLSKIEJ PRAWDY”

W dniu 28.0.2011 „Komsomolskaja Prawda” opublikowała artykuł **„Kto nakazał lądowanie samolotu Kaczyńskiego w Smoleńsku”**, zawierający m.in. informację o wprowadzonej rzekomo do użytku w 36.SPLT tajnej instrukcji, wg której odejście na zapasowe lotnisko wymagało zgody „głównego pasażera”. Według „Komsomolskiej Prawdy”, instrukcja została wprowadzona po tym, jak pilot Tu-154M odmówił Lechowi Kaczyńskiemu lądowania w Gruzji. Gazeta powołała się przy tym na informacje rzekomo przekazane przez anonimowego polskiego dziennikarza. Materiał „KP” został bezkrytycznie powtórzony przez polskie media (1).

W artykule „KP” ciepło wyraził się o profesjonalizmie MAK, który nie zinterpretował w ostatecznym Raporcie niektórych słów załogi Tu-154M „101” (2):

Przypomnijmy: MAK w swoim Raporcie powstrzymał się od interpretacji transkrypcji słów dowódcy statku powietrznego i dyrektora protokołu jako stanowiących bezpośredni dowód, że prezydent Kaczyński wydał polecenie lądowania samolotu. Czy MAK mógłby wyciągnąć taki wniosek? Bez wątpienia - tak. Zwroty takie jak "nie podjęto jeszcze decyzji," wkurzy się, jeśli... "nie pozostawiają wątpliwości co do nastroju Głównego Pasażera i jego nacisku na załogę.

Dlaczego MAK postanowił ograniczyć się do ostrożnych sformułowań i przewodniczący Komitetu Technicznego Morozow nie poruszył tego problemu na konferencji prasowej ? Być może MAK kierował się pragnieniem ochrony stanowiska badacza oraz zachowania bezstronności śledztwa, i być może nawet w tym przesadził. Dowodów bezpośredniego zaangażowania się Głównego Pasażera w lądowanie samolotu jest dostateczna ilość.

Tekst opublikowany przez „KP” wywołał natychmiastową reakcję rzecznika rządu Tuska, Pawła **Grasia**, który stwierdził w wypowiedzi dla RMF FM:

Taka instrukcja na pewno istnieje, natomiast, jakie są w niej zapisy trudno mi powiedzieć.

Informację „KP” natomiast zdementowali: szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego gen. Mieczysław **Cieniuch**, rzecznik Sił Powietrznych, pułkownik Robert **Kupracz** i dowódca sił powietrznych gen. Lech **Majewski**. Szef Parlamentarnego Zespołu ds. zbadania przyczyn katastrofy smoleńskiej Antoni **Macierewicz** oświadczył:

- Wszelkie sugestie odwołujące się do jakoby istniejącej tajnej instrukcji są po prostu mistyfikacją, mającą na celu stworzenie zamieszania politycznego.

W związku z powyższymi wypowiedziami, rzecznik rządu już po kilku godzinach całkowicie zmienił zdanie:

To o czym napisała "Komsomolskaja Prawda" jest po prostu nieprawdą i manipulacją. Jeszcze przy okazji powołując się anonimowego polskiego dziennikarza. (...) Będziemy świadkami takich "wrzutek medialnych", które będą chciały pokazać, że jedyna prawda to ta zawarta w raporcie MAK.

*Pomijając fakt, że rzecznik rządu zachował się w sposób nieprofesjonalny, komentując w sprzeczny sposób rzeczy o których nie miał wiedzy, cała operacja medialna związanej z premierem **Putinem** „Komsomolskiej Prawdy” skutecznie przykryła w polskich mediach wypowiedź wicepremiera Siergieja **Iwanowa** (3) dla ITAR-TASS i RIA-Nowosti i państwowej telewizji Kanał 1. Wywiad Iwanowa, mający zdecydowanie większy ciężar gatunkowy od artykułu „KP”, nie doczekał się w związku z powyższym komentarzy ani sprostowań, co wydaje się być oczywistym błędem strony polskiej. Iwanow jednoznacznie poparł tezy Raportu MAK, stwierdzając:*

Rozumiem i to, jak ciężko było przyjąć wnioski niezależnego, międzynarodowego organu badania technicznego - Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).

*(1) artykuł „KP” zawierał tryb warunkowy w stosunku do rzekomej informacji od polskiego dziennikarza („jeśli okaże się prawdziwa”). Tego zastrzeżenia nie zacytowały jednak polskie media, np.:*

*[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,9017218,\\_Komsomolskaja\\_Prawda\\_\\_\\_Lech\\_Ka czynski\\_wydal\\_bezposredni.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,9017218,_Komsomolskaja_Prawda___Lech_Ka czynski_wydal_bezposredni.html)*

*<http://www.pomorska.pl/apps/pbcs.dll/article?>*

*[AID=/20110128/KATASTROFA\\_SAMOLOTU\\_PREZYDENTA/825839907](http://www.pomorska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110128/KATASTROFA_SAMOLOTU_PREZYDENTA/825839907)*

*(2) Omówione przez „KP” rzekome słowa załogi według polskiej transkrypcji rozmów zaprezentowanej (przed opublikowaniem artykułu rosyjskiej gazety) przez Komisję Millera, w ogólne nie padły.*

*(3) Siergiej Iwanow- wicepremier, były wiceprzewodniczący rosyjskiej Komisji Państwowej do wyjaśnienia przyczyn katastrofy z 10 kwietnia 2010, współpracownik W.Putina z okresu jego pracy w leningradzkiej KGB, pracował m.in. w I Zarządzie Głównym KGB (wywiad).*

*<http://www.kp.ru/daily/25628/794367/>*

*<http://wiadomosci.dziennik.pl/polityka/artykuly/319647,rzecznik-rzadu-jest-instrukcja-ale-nie-znam-szczegolow.html>*

*<http://www.wprost.pl/ar/229158/Macierewicz-tajna-instrukcja-To-rosyjska-dywersonja/>*

*[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,9018273,Gras\\_Informacje\\_o\\_tajnej\\_instrukcji\\_to\\_nieprawda.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,9018273,Gras_Informacje_o_tajnej_instrukcji_to_nieprawda.html)*

## WZMOCNIENIE DEZINFORMACJI MAK: TOWARZYSZ SZYMPANS

**Rosyjscy eksperci winią za Smoleńsk tylko Polaków, TVN24, 17.02.2011**

*<http://www.tvn24.pl/-1,1693034,0,1,rosyjscy-eksperti-winia-za-smolensk-tylko-polakow,wiadomosc.html>*

Konferencję, na której Rosjanie przedstawili swoje spojrzenie na katastrofę w Smoleńsku, zorganizowała rosyjska państwowa agencja informacyjna Ria-Novosti. Wzięli w niej udział trzej rosyjscy eksperci.

Oleg **Smirnow** to były pilot wojskowy i cywilny, który karierę zaczął w ZSRR. Drugi z ekspertów, Władimir **Szejder**, jest byłym kierownikiem zarządu ds. nadzoru w Gosawianadzorze, instytucji zajmującej się kontrolą bezpieczeństwa lotów i lotnisk.

Kolejny Rosjanin wypowiadający się o katastrofie polskiego samolotu w Smoleńsku to pilot-oblatywacz Ruben Jesajan. Obecnie jest zastępcą szefa Państwowego Instytutu Naukowo Badawczego Lotnictwa Państwowego w Moskwie.

Smirnow z dużym naciskiem wymienił szereg procedur, jakich nie wypełniono przed wylotem - m.in. zapoznanie się z topografią okolic lotniska, narzędzi na nim obecnych, przygotowania lotnisk zapasowych.

Mówiąc o nieznanym terenie lotniska Sewiernyj podkreślił, że istnieje związek z nim "jeden szczególny przypadek" - zagłębienie terenu (tzw. jar) o którym nie wiedzieli Polacy. - Nawigator nie wiadomo dlaczego zaczął podawać wysokość według radiowysokościomierza, chociaż jest to złamanie zasad - ocenił. I dodał: - To podstawowy błąd, jaki popełniają kursanci szkoleń lotniczych. (...) Nieznajomość konstrukcji terenu jest ogromnym błędem i nie powinna mieć miejsca.

- Gdyby nie było ani jednego kontrolera na lotnisku w Smoleńsku, a zamiast tego siedział tam szympans i w języku, który jest niezrozumiały dla jakiegokolwiek człowieka, dla jakiegokolwiek narodowości, jakimś tam bełkotem podawał informacje - nawet ten absurd w jakimkolwiek wypadku nie mógł być przyczyną katastrofy – podkreślił.

- Dowódca podszedł do lądowania z przekonaniem, że musi wylądować. Kontroler nie mógł mu zabronić lądować – stwierdził Jesajan.

Rosyjscy eksperci nie mieli też żadnych zastrzeżeń do działania kontrolerów na lotnisku w Smoleńsku.  
– To był lot międzynarodowy, załoga sama decydowała o lądowaniu, kontroler nie ma prawa zamykać lotniska ze względu na warunki pogodowe, jeśli jest ono technicznie sprawne – powiedział Szejder.

**"Rosyjska konferencja to manipulowanie opinią publiczną"**, *Dziennik.pl*, 17.02.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/322568,rosyjska-konferencja-to-manipulowanie-opinia-publiczna.html>

"Ekspertcy rosyjscy nie mieli dostępu do polskich uwag do raportu" - twierdzi pułkownik Mirosław Grochowski. Czemu więc zwołano konferencję? Przedstawiciele polskiej komisji uważają, że nie było żadnych powodów merytorycznych tej wideokonferencji.

"Wskazywanie, na podstawową przyczynę - zejścia poniżej 100 metrów, świadczy, bez odniesienia się do innych okoliczności, że poglądy Rosjan są poglądami sprzed 20 lat. Wtedy było mówione, że ostatnim ogniwem jest pilot" - twierdzą eksperci. "Rosjanie nie byli w stanie przeprowadzić gruntownej analizy wyszkolenia pilotów, by mogli przedstawić taką wersję, jaką przedstawili" - dodają. Według nich, MAK zapomniał o tym, co działo się na lotnisku.

**Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?**, z kpt. Wiesławem Jedynakiem, członkiem Komisji Badania Wypadków Lotniczych rozmawia Monika Olejnik, *Radio ZET*, 18.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Pilotow-w-Smolensku-celowo-wprowadzono-w-blad,wid,13146800,wiadomosc.html>

**Monika Olejnik**: Członek komisji Jerzego Millera badającej przyczyny katastrofy TU 154 z 10 kwietnia, wczorajsza konferencja zbulwersowała panów, widziałam emocje na twarzy, eksperci obwinili tylko Polaków o to, co się wydarzyło.

**Wiesław Jedynak**: Bardzo byliśmy zaskoczeni trybem i sposobem prowadzenia tej konferencji. Natomiast treści, które poruszono w trakcie tego, tej konferencji właśnie może nie tyle nas zbulwersowały, co właśnie bardziej zdziwiły, bo sądziliśmy, że będą tam jakieś informacje nowe, lub jakieś świeże spojrzenie z zewnątrz ekspertów niezależnych w końcu od MAK na tą całą sprawę, natomiast tak naprawdę niczego nowego tam nie powiedziano. A forma była zupełnie nie do zaakceptowania.

**Monika Olejnik**: Mówili panowie, że to była manipulacja.

**Wiesław Jedynak**: Ja to powiedziałem i zastanawiałem się, czy dobrych słów użyłem, ale myślę, że tak.

*W dniu w którym członkowie Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego bez zbędnej zwłoki zajęli stanowisko w sprawie dezinformujących też wygłoszonych na konferencji RIA-Nowosti, szef Komisji, minister Jerzy Miller, w wypowiedzi dla Wiadomości TVP1 stwierdził, że nie słuchał rosyjskiej konferencji i nie będzie się na jej temat wypowiadał.*

<http://www.smolenszkspol.sejm.gov.pl/>

#### KOMUNIKAT PRASOWY

W związku z dzisiejszą konferencją prasową zorganizowaną przez Państwową Agencję Rosyjską RIA NOWOSTI we współpracy z Polską Agencją Prasową Zespół Parlamentarny Ds. Zbadania przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 r. stwierdza co następuje:

zorganizowanie wystąpienia rosyjskich ekspertów przez Państwową Agencję Rosyjską **ma charakter zajęcia oficjalnego stanowiska przez Federację Rosyjską**, zapewne dlatego nie dopuszczono do udziału w tej konferencji polskich ekspertów prezentując rosyjski propagandowy punkt widzenia.(...)

Konferencja zorganizowana przez RIA-Nowosti miała więc charakter propagandowej presji mającej zmusić polskich ekspertów pod kierownictwem płk. Grochowskiego do zmian tych jednoznacznych ustaleń. Jest to działanie niebywałe w stosunkach międzynarodowych, a zwłaszcza w historii badania wypadków lotniczych.

W tej sytuacji Zespół Parlamentarny wyraża nadzieję, iż Komisja kierowana przez płk. Grochowskiego nie ulegnie tej bezprzykładnej presji i nie dopuści do zmiany ustaleń pod naciskiem politycznym Federacji Rosyjskiej, nawet gdyby nacisk ten wspierany był przez czynniki działające wewnątrz państwa polskiego.

Antoni Macierewicz

Przewodniczący Zespołu parlamentarnego Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 r.

Warszawa, dn. 17 lutego 2011 r.

**"Rosjanie mają rację - to piloci doprowadzili do katastrofy"**, *wp.pl*, 17.02.2011

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Rosjanie-maja-racje---to-piloci-doprowadzili-do-katastrofy,wid,13144975,komentarz.html>

Ekspert lotniczy podkreśla, że organizacja lotu do Smoleńska była fatalna, a na pokładzie miały miejsce błędy i nieodpowiedzialne zachowania załogi. - Gdyby piloci nie uparli się, by lądować, do katastrofy by nie doszło -

uważa. Tezy Rosjan są w jego opinii trafne. - To pseudopatriotyzm zwać winę na Rosjan, a nie szukać rzeczywistych przyczyn tragedii, także po stronie polskiej - oburza się. Zdaniem **Hypkiego** odpowiedzialność niemal w całości leży po stronie polskiej. Zwraca uwagę, że lot był przygotowywany i wykonywany przez stronę polską, na jej własne życzenie, choć - przy zgodzie strony rosyjskiej.

Ta zgoda - zdaniem Hypkiego - wymuszona była sytuacją polityczną.

Jak zauważa Hypki, trudno polemizować z rosyjskimi tezami, kiedy przypomnimy sobie np., że pilot nie posiadał certyfikatu do porozumiewania się po rosyjsku (1), a Tu-154 nie miał ważnego certyfikatu zdatności do lotu. Niedawno media pisały też o tym, że wiele szkoleń, które odbywali polscy piloci widniały tylko na papierze.

**Hypki wiedział o konferencji Rosjan. Był nawet zaproszony**, *Dziennik.pl*, 17.02.2011

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/322633,hypki-wiedzial-o-konferencji-rosjan-byl-nawet-zaproszony.html>

Polski rząd i komisja Jerzego Millera były zaskoczone wideokonferencją rosyjskich ekspertów, którzy udowadniali winę Polaków w sprawie katastrofy smoleńskiej. Ale o planach takiej prezentacji wiedziała w Polsce co najmniej jedna osoba. W dodatku dostała na nią zaproszenie. Chodzi o Tomasza Hypkiego.

Ekspert lotniczy i wydawca pisma "Skrzydłata Polska" przyznał w TVN24, że kilka tygodni temu "ktoś z rosyjskiej ambasady" poinformował go o planach takiej prezentacji. Hypki dodał, że został na to spotkanie zaproszony. Dlaczego nie zdecydował się wystąpić? "Nie miałem czasu" - tłumaczył w programie "Tak Jest".

Samą konferencję ocenił dobrze. Stwierdził, że była "całkiem przyzwoita pod względem merytorycznym".

Na moskiewsko-warszawski telemost, organizowany przez rosyjską agencję RIA NOWOSTI, zaproszono w Moskwie ekspertów lotniczych. Prowadząca go w Moskwie dziennikarka - pytana o powód zorganizowania tej konferencji - powiedziała jedynie, że był nim komunikat prasowy rosyjskiego komitetu śledczego o zakończonym etapie śledztwa ws. katastrofy smoleńskiej.

**Smoleńsk: zakończmy tę wojnę**, *Polska*, 19.02.2011, Autor: Katarzyna Kozłowska

<http://www.polskatimes.pl/komentarze/370453,smolensk-zakonczmy-te-wojne,id,t.html>

System organizacji pracy w 36. specpułku budzi poważne wątpliwości, piloci nie byli odpowiednio przeszkoleni, a już w szczególności nie mieli kiedy zapoznać się z urządzeniami, które zamontowano w trakcie przeglądu w serwisie. Czy to nie są wystarczające argumenty, by uderzyć się w pierś i przyznać, że - owszem - wina leży po stronie Polaków? Niezależnie od tego, że spoczywa również na Rosjanach?

(1) por. wypowiedź gen. Anatola Czabana w rozdziale „Znajomość języka rosyjskiego”

## REZONATORY TEZ MAK W POLSKIM INTERNECIE

*Wypowiedzi zbieżne z narracją rosyjską pojawiły się w polskim internecie wkrótce po katastrofie. Co charakterystyczne, nawet ujawnienie polskich Uwag do Raportu MAK, które teoretycznie powinno spowodować przynajmniej częściową korektę prezentowanych bez znajomości stanowiska Komisji Millera wypowiedzi, nie zawsze miało miejsce.*

*W wielu wypadkach nastąpiła publikacja materiałów w taki sposób, aby uwypuklić i cytować te fragmenty Raportu MAK, które mówią o winie strony polskiej, a przemilczać lub dezawuować argumenty podniesione w polskich Uwagach do Raportu. Nierzadko było to działanie w pełni świadome i celowe, powtarzane wielokrotnie przez te same podmioty.*

*Poniżej, w celach informacyjnych przedstawiono charakterystyczne fragmenty wypowiedzi z jednego z uważających się za wiodące, polskich portali publicystycznych. Jest to wybór z bardzo szerokiego spektrum podobnych w sensie merytorycznym wypowiedzi różnych podmiotów.*

*Autoryzacja poniższych wypowiedzi (w myśl prawa prasowego) została dokonana poprzez własnoręczne ich sformułowanie w formie pisemnej przez autorów.*

*Uwaga: pisownia oryginalna.*

*Przed publikacją ostatecznego Raportu MAK (12.01.2011)*

To, że gen. Błasik urządził sobie z kabiny pilotów salonik towarzyski to oczywiste.  
MARGARONA 24.07.2010 12:52

Protasiuk popelnil PRZESTĘPTWO startując bez prognozy, a Błasik go do tego przestępstwa PODZEGAL!!!  
Taka jest kwalifikacja prawna.  
@Milton v.2, 29.12.2010

W kontekście wręcz skandalicznego złamania wszystkich pogodowych minimów - zarówno lotniska, jak samolotu i załogi - przez pilotów Tupolewa słowa Klicha mogą znaczyć tylko tyle, że owi piloci zabili się we własnym zakresie - i że rosyjski "lider" mógłby im w tym przeszkodzić...

*PIEKIELNY, 06.01.2011*

*Po publikacji ostatecznego Raportu MAK (12.01.2011)*

a w jego kabinie ułani z fantazją, a za ich plecami podchmielony generał. Czemu mnie to wszystko nie dziwi?

*RADO, 12.01.2011*

Proszę Państwa ważna informacja w związku z katastrofą lotniczą w dniu 10 kwietnia 2010 roku w Smoleńsku Nagroda Główna Darwina przechodzi na własność Rzeczypospolitej Polskiej....

".....tu pizda jest, ale oczywiście możecie spróbować...."

*NAGLE OCIEMNIAŁY, 12.01.2011*

Nakazano im lecieć, mimo niekorzystnej prognozy pogody, nawalony jak messerschmitt dowódca stał im nad głowami tak długo, aż zaczęli kosić drzewa.

*Miki, 14.01.2011*

Wpływu na katastrofę nie miało natomiast informowanie załogi przez kontrolera, że samolot jest „na kursie i ścieżce”, podczas gdy w rzeczywistości lekko od ścieżki odstawał. Wieża mogła zakładać, że i tak wszystko się „wyrówna” na wysokości 100 metrów.

*Piotr Śmiłowicz, 14.01.2011*

Tą presję wywarło to nie tylko działanie gen. Andrzeja "0,6" Błasika

*Kuriozum, 14.01.2011*

Trzeba powiedzieć to raz Jeszcze tak samo jak Tusk tak samo Jarosław Kaczyński na swoich rękach ma krew swego brata ...!!

Na nic zda się obwinianie Rosjan za katastrofę.. Bo to że zginęło tylu generałów to wy Panowie z PiS ponosicie pełną odpowiedzialność. Putina jedynie wam w tym skutecznie nie przeszkodził..!!

*KAJZER 04.02.2011*

Zwierzchnik Sił Zbrojnych RP, którym jest prezydent, wydał wojskowej załodze Tupolewa rozkaz lotu do Smoleńska, w czym, gdybyś miał wątpliwości, zawiera się również rozkaz lądowania na lotnisku w Smoleńsku. Skoro prezydent nie podjął innej decyzji, oznacza to kontynuowanie wykonywania oryginalnego rozkazu.

*JOHN KOWALSKI, 07.02.2011*

Wiadomo już, że Lech Kaczyński osobiście dołożył się do wywarcia ogromnej presji psychologicznej, która spowodowała w efekcie końcowym, że Protasiuk zlekceważył wszelkie przepisy, niebezpieczeństwo i zwykły rozsądek i podjął próbę lądowania w wykluczających to warunkach pogodowych (zamiast odejść na lotnisko zapasowe na 100 metrach) 10 kwietnia 2010 roku na lotnisku Smoleńsk-Północny.

*Debeściak, 03.03.2011*

Wiadomo było od początku, że prawdziwą przyczyną katastrofy był psychopatyczny upór prawactwa, żeby Kartofel pokazał się w Katyniu.

*PSIOKOT, 03.03.2011*

Oficjalne uroczystości odbyły się kilka dni wcześniej.

Podróż Kaczyńskiego miała być wstępem do jego kampanii wyborczej. Dla Jarosława Kaczyńskiego był to punkt honoru wysłać brata do Katynia i zrobić tam show.

*Chirl, 13.03.2011*

zrozumiałe staje się wyjątkowe stremowanie załogi i odczytywanie przez Błasika instrukcji dotyczącej mechanizacji skrzydła (Mechanizacja skrzydła przeznaczona jest do... - patrz stenogram rozmów z kokpitu godz. 8:39:07)...)

Gen. Błasik był trepem, który pijany chciał się wykazać.  
*Ghost Writer, 19.03.2011*

## DEZINFORMACJE RADY ETYKI MEDIÓW

**Co Bajer w maglu usłyszała**, *Nasz Dziennik, 18.10.2010, Autor: Paweł Tunia*  
<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101018&typ=po&id=po01.txt>

Magdalena Bajer(1), szefowa Rady Etyki Mediów, w sprawach etyki powinna zamilknąć raz na zawsze. Dlaczego? W sobotę sfabrykowała bezpodstawne oskarżenie pod adresem "Naszego Dziennika" za nieistniejącą w rzeczywistości publikację dotyczącą jakoby telefonu jednego z oficerów BOR. Sprawa jest prosta jak drut. Otóż w "Naszym Dzienniku" NIGDY takiego artykułu nie było. Jednak powielone kłamstwo przez weekend żyło własnym życiem, kolportowane na portalach, m.in. "Gazety Wyborczej".

**Bo koledzy mi powiedzieli**, *Nasz Dziennik, 18.10.2010, Fragment rozmowy z Magdaleną Bajer, przewodniczącą Rady Etyki Mediów*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101018&typ=po&id=po02.txt>

- Dzień dobry, nazywam się Katarzyna Orłowska-Popławska. Jestem zastępcą redaktora naczelnego "Naszego Dziennika". Widziałam Państwa oświadczenie w PAP. Chcę spytać, czy czytała Pani w "Naszym Dzienniku" domniemany artykuł dotyczący rzekomego telefonu ppor. Jacka Surówki do żony?  
- No nie, nie czytałam, ale koledzy mi mówili.

**Odchodzimy bo Rada Etyki Mediów, gani tylko opozycyjne i niszowe media**, *Polska, 18.10.2010*

<http://www.polskatimes.pl/fakty/321336,odchodzimy-bo-rada-etyki-mediow-gani-tylko-opozycyjne-i-id,t.html>

- Nie ma sensu dłużej uczestniczyć w pozorach pluralizmu i kończymy nasz udział w Radzie Etyki Mediów - oświadczyli (Teresa) **Bochwic** i (Tomasz) **Bieszczad**. Ich zdaniem w działaniach Rady brak jest "obiektywizmu i merytorycznej symetrii" między krytykowaniem mediów z "głównego nurtu", którym wytyka się drobne uchybienia, a media spoza "mainstreamu" krytykuje się ostrzej. - Można odnieść wrażenie, że REM nie chce zadzierać z gigantami rynku, za to chętnie porywa się na media opozycyjne lub niszowe (bo to nic nie kosztuje) - napisali w oświadczeniu.

**Rada Etyki Mediów przeprosza "Nasz Dziennik", ale...**, *dziennik.pl, PAP, 20.10.2010*

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/306067,rada-etyki-mediow-przeprosza-nasz-dziennik-ale.html>

W środę REM wyjaśniła, że opierała się na informacjach, które "uzyskała z lektury +Gazety Polskiej+, wielu portali internetowych - m.in. dziennika +Rzeczpospolita+, TVN24, a także z wywiadu w stacji TVN24 z wdową po funkcjonariuszu BOR Jacku Surówce (w którym ta zaprzeczala rewelacjom o telefonie od męża- PAP)".

"Uznaliśmy, że jest to wystarczający materiał, aby wyrazić pogląd w głośnej sprawie rzekomego telefonu Jacka Surówki do żony już po upadku samolotu. Poniewczasie stwierdziliśmy, że redakcja „Naszego Dziennika”, sugerując czytelnikom, że ofiary katastrofy mogły żyć jeszcze po rozbiciu się samolotu nie podała - w odróżnieniu od +Gazety Polskiej+ - nazwiska zmarłego funkcjonariusza BOR. Przepraszamy za tę pomyłkę" - napisała Rada w komunikacie.

**Dziennikarze szkodliwi społecznie?** *Gazeta Polska, 20.10.2010, z Magdaleną Bajer, przewodniczącą Rady Etyki Mediów, rozmawia Grzegorz Wierchołowski*

*G.W.:* W którym miejscu „GP” napisała że ktoś przeżył i dzwonił?

*M.B.:* Napisała, że „miał dzwonić” po katastrofie.

*G.W.:* I tej wersji przeciwstawione zostało dementi brata owego funkcjonariusza.

*M.B.:* Tak, ale była to hipoteza, która zbulwersowała wdowę funkcjonariusza. My oceniamy stawianie takich hipotez bardzo źle.(...)

*G.W.:* A w którym tekście „Gazeta Polska” napisała: „To był zamach”?

*M.B.:* Na Krakowskim Przedmieściu widziałam dość dawno na własne oczy taki tekst wybity grubymi czcionkami w państwa gazecie.

*G.W.:* Było tam napisane: „To był zamach- mówią niemiecki i polski ekspert”.

*M.B.:* Tylko widzi pan, ktoś, kto siedł tamtędy, to widział tylko to... (...)

*G.W.:* Czy w związku z tym REM uzna za „szkodliwe społecznie” teksty, które mówią, że nie było zamachu, że współodpowiedzialność za katastrofę ponoszą piloci albo że gen. Błasik naciskał na pilotów lub sam siedział za sterami?

*M.B.:* Tak. Jeżeli takie teksty się pojawiają, zanim otrzymamy ostateczne wyniki śledztwa, też uznamy to za szkodliwe.

(1) **Prezydent uhonorował zasłużonych dziennikarzy**, *Prezydent.pl*, 21.03.2011  
<http://www.prezydent.pl/aktualnosci/ordery-i-odznaczenia/art,918,prezydent-uhonorowal-zasluzonych-dziennikarzy.html>

W dniu 21 marca 2011 r. podczas spotkania ze środowiskiem dziennikarskim Prezydent RP Pan Bronisław Komorowski wręczył, za wybitne zasługi dla rozwoju niezależnego dziennikarstwa, za działalność na rzecz przemian demokratycznych, wolności słowa i wolnych mediów oraz za dokumentowanie najnowszej historii Polski i upowszechnianie wiedzy o ważnych wydarzeniach historycznych i społecznych, ordery i odznaczenia dziennikarzom i osobom zasłużonym dla wolności słowa i wolnych mediów

Z rąk Prezydenta odznaczenia otrzymali: (...)


**ZŁOTE KRZYŻE ZASŁUGI**

43. Pani Magdalena **BAJER** (...)

## JÓZEF SASIN I JACEK SASIN

W dniu 02.12.2010 22:12 wpis w Wikipedii o Józefie Sasinie, w którym stwierdzono że min. Jacek Sasin jest synem generała SB, został anulowany. Zatem na dzień publikacji niniejszego materiału jest traktowany jako informacja nieścisła lub świadoma dezinformacja.

Stary układ stron [Nowe funkcje](#)



[Artykuł](#) [Dyskusja](#) [Czytaj](#) [Edytuj](#) [Historia i autorzy](#)

**WIKIPEDIA**  
Wolna encyklopedia

[Strona główna](#)  
[Kategorie artykułów](#)  
[Bieżące wydarzenia](#)  
[Losuj artykuł](#)


### Józef Sasin

**Józef Sasin** (ur. 19 stycznia 1934) – generał brygady SB, wysoki funkcjonariusz SB MSW, dyrektor Departamentu Ochrony Gospodarki MSW 1989-1990, dyrektor Departamentu V MSW w 1981, naczelnik Wydziału VII Departamentu III MSW 1976-1979, funkcjonariusz Departamentu III od 1970, funkcjonariusz WUBP w Szczecinie 1954-1956, ojciec Jacka Sasina.

Od 1953 był pracownikiem UBP, zajmował się ochroną kontrwywiadowczą przemysłu. W latach 1973-1974 był uczestnikiem kursu specjalnego w Wyższej

*Wpis z Wikipedii z datą edycji 20:34, 30 wrz 2010, anulowany 02.12.2010, 22:22.*

Stary układ stron



[Artykuł](#) [Dyskusja](#) [Czytaj](#) [Edytuj](#) [Historia i autorzy](#)

**WIKIPEDIA**  
Wolna encyklopedia

[Strona główna](#)  
[Kategorie artykułów](#)  
[Bieżące wydarzenia](#)

### Józef Sasin

**Józef Sasin** (ur. 19 stycznia 1934) – generał brygady SB, wysoki funkcjonariusz SB MSW, dyrektor Departamentu Ochrony Gospodarki MSW 1989-1990, dyrektor Departamentu V MSW w 1981, naczelnik Wydziału VII Departamentu III MSW 1976-1979, funkcjonariusz Departamentu III od 1970, funkcjonariusz WUBP w Szczecinie 1954-1956.

Od 1953 był pracownikiem UBP, zajmował się ochroną kontrwywiadowczą przemysłu. W latach 1973-1974 był uczestnikiem kursu specjalnego w Wyższej

*Wpis z Wikipedii z datą edycji 22:22, 02.12.2010.*

**Józef Sasin a zabójstwo gen. Papaya cz.2**, Jerzy Jachowicz, *Radio Wnet*, 17.02.2010

<http://www.radiownet.pl/radio/wpis/3266/>

[*Józef Sasin*] : dziś jest generałem w stanie spoczynku. Ma 76 lat, mieszka w Warszawie, w pobliżu „Zatoki Czerwonych Świń” w Wilanowie. Jego jedyny syn, Jacek Sasin, ma blisko 50 lat. (1)

(1) prezentowana informacja jest mocną poszlaką wskazującą że anulowany 02.12.2010 o 22:12 dotyczący związku rodzinnego Józefa i Jacka Sasinów wpis w Wikipedii był dezinformacją (wg danych Jerzego Jachowicza syn gen. Sasina jest starszy od min. Jacka Sasina o prawie 10 lat).

Mazur i gen. Papala, 20.10.2006, Autor: Dariusz Kos

<http://www.kos.media.pl/?p=84>

W momencie, gdy na Wiktorii Wiedeńskiej zjawił się generał Papala, w mieszkaniu byli: gospodarz - generał Józef Sasin, jego żona - Janina oraz syn generała - Jacek z żoną (Jacek wydaje w Wilanowie bezpłatną gazetę



reklamową "Dla Ciebie", a jego żona pracuje w Ministerstwie Finansów).

*Dariusz Kos - publicysta konserwatywno-liberalny, specjalista politycznego PR. Z przedstawionego powyżej akapitu jednoznacznie wynika że min. Jacek Sasin nie jest synem gen. Józefa Sasina.*

**Sasin nowym wojewodą?**, *gazeta.pl, 02.02.2007, Autor: Dominika Olszewska*

<http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,86767,3891500.html>

Na początku lat 90. na krótko związał się z Porozumieniem Centrum.

W 2004 r. ówczesny prezydent Warszawy Lech Kaczyński powołał go na kierownika stołecznego urzędu stanu cywilnego. Rok później Sasin został wiceburmistrzem Śródmieścia. Od stycznia 2006 r. jest wicewojewodą. Od (2006) roku należy do PiS.

**Sasin nowym wojewodą**, *Gazeta.pl > Kraj, 14.02.2007, PAP*

W latach 1999-2002 pracował w Urzędzie do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych jako dyrektor Biura Dyrektora Generalnego, dyrektor Biura Ewidencji i Realizacji Decyzji oraz dyrektor Departamentu Orzecznictwa. Był również wiceprzewodniczącym komisji weryfikacyjnej w Fundacji "Polsko-Niemieckie Pojednanie", która m.in. koordynowała wypłatę odszkodowań dla poszkodowanych przez III Rzeszę.

## USTAWA

**z dnia 5 czerwca 1998 r.**

**o administracji rządowej w województwie.(tekst jednolity)**

Rozdział 2

Wojewoda

Art. 10. Wojewodę powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw administracji publicznej.

Rozdział 3

Wojewódzka administracja zespolona

Art. 27. Wojewoda wykonuje zadania przy pomocy I i II wicewojewody oraz kierowników zespolonych służb, inspekcji i straży wojewódzkich, dyrektora generalnego urzędu wojewódzkiego oraz dyrektorów wydziałów.

Art. 28. 1. Wicewojewodów powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów na wniosek wojewody.

2. Wojewoda określa zakres kompetencji i zadań wykonywanych przez wicewojewodów.

3. Jeżeli wojewoda nie pełni obowiązków służbowych, zakres zastępstwa I wicewojewody rozciąga się na wszystkie kompetencje wojewody.

*Z dniem 18.01.2007 na urząd wojewody mazowieckiego został powołany przez premiera Jarosława Kaczyńskiego Wojciech Dąbrowski. Wicewojewoda Jacek Sasin został powołany przez premiera na wniosek wojewody.*

*W związku z ujawnionymi przez media informacjami o podejrzeniu, że Wojciech Dąbrowski poświadczył nieprawdę ubiegając się o prawo jazdy, na wniosek szefa MSWiA Ludwika Dorna został on odwołany przez premiera z urzędu wojewody.*

*Na urząd wojewody mazowieckiego został powołany przez Prezesa Rady Ministrów Jarosława Kaczyńskiego dotychczasowy wicewojewoda Jacek Sasin.*

**Prezydent nominował nowego ministra**, *Wprost24, 26.11.2009*

<http://www.wprost.pl/ar/179867/>

Sasin ukończył studia historyczne na Uniwersytecie Warszawskim oraz studia podyplomowe w zakresie zarządzania w administracji publicznej w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego w Warszawie. 12 grudnia 2007 r. objął stanowisko doradcy prezydenta.

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Jacek\\_Sasin](http://pl.wikipedia.org/wiki/Jacek_Sasin)

W przedterminowych wyborach w 2007 bez powodzenia kandydował do parlamentu z ramienia Prawa i Sprawiedliwości. 29 listopada 2007 odwołano go ze stanowiska wojewody, od 12 grudnia 2007 był doradcą prezydenta Lecha Kaczyńskiego (3) . 26 listopada 2009 został zastępcą szefa Kancelarii Prezydenta. 6 lipca 2010 został odwołany z tego stanowiska.

**(3) szefowie ABW:**

*Bogdan Święczkowski od 19 października 2006 do 2 listopada 2007*

*wakat na urzędzie od 2 listopada do 15 listopada 2007, obowiązki szefa pełnił Jerzy Kiciński*

*wakat na urzędzie od 15 listopada do 16 listopada 2007, obowiązki szefa pełnił Tomasz Klimek*

wakat na urzędzie od 16 listopada 2007 do 16 stycznia 2008, obowiązki szefa pełnił Krzysztof Bondaryk

Krzysztof Bondaryk od 16 stycznia 2008

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Agencja\\_Bezpieczeństwa\\_Wewnętrznego](http://pl.wikipedia.org/wiki/Agencja_Bezpieczeństwa_Wewnętrznego)

#### **Ministrowie sprawiedliwości:**

Zbigniew Ziobro (PiS) od 11 września 2007 do 16 listopada 2007

Zbigniew Cwiągalski (bezpartyjny) od 16 listopada 2007 do 21 stycznia 2009

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Ministerstwo\\_Sprawiedliwości](http://pl.wikipedia.org/wiki/Ministerstwo_Sprawiedliwości)

Zbigniew Ziobro: w dniu 31 października 2005 roku został powołany na stanowisko Ministra Sprawiedliwości-Prokuratora Generalnego. Stanowisko to zajmował do listopada 2007 roku. W wyborach parlamentarnych w 2007 roku po raz kolejny otrzymał najwięcej głosów w okręgu krakowskim (164 681).

<http://www.zbigniewziobro.pl/index.php?a=zyciorys>

W wyborach do Parlamentu Europejskiego w 2009 został wybrany w okręgu wyborczym Kraków eurodeputowanym.

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Zbigniew\\_Ziobro](http://pl.wikipedia.org/wiki/Zbigniew_Ziobro)

#### **Koordynatorzy d/s służb specjalnych:**

Zbigniew Wassermann- 31 października tego roku (2005) powołano go na ministra-członka Rady Ministrów, koordynatora służb specjalnych w rządzie Kazimierza Marcinkiewicza. 14 lipca 2006 został ponownie powołany na to stanowisko w rządzie Jarosława Kaczyńskiego. Ze stanowiska został odwołany 7 września 2007 z jednoczesnym powołaniem na sekretarza stanu w KPRM ds. służb specjalnych, a 11 września powrócił na uprzednio zajmowany urząd.

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Zbigniew\\_Wassermann](http://pl.wikipedia.org/wiki/Zbigniew_Wassermann)

Paweł Graś- 16 listopada 2007 objął stanowisko sekretarza stanu w KPRM jako pełnomocnik rządu ds. bezpieczeństwa i koordynator służb specjalnych. 11 stycznia 2008 została przyjęta jego dymisja z tej funkcji.

[http://pl.wikipedia.org/wiki/Paweł\\_Graś](http://pl.wikipedia.org/wiki/Paweł_Graś)

po 11 stycznia 2008- nie powołano

[http://www.antonimacierewicz.pl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=245&Itemid=72](http://www.antonimacierewicz.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=245&Itemid=72)

**Poniżej: osoby piastujące stanowiska związane z bezpieczeństwem w czasie obejmowania przez Jacka Sasina stanowisk w Kancelarii Prezydenta**

	szef ABW	minister sprawiedliwości	koordynator ds. służb specjalnych
powołanie Jacka Sasina na stanowisko doradcy prezydenta-12.12.2007	Krzysztof Bondaryk	Zbigniew Cwiągalski	Paweł Graś
powołanie Jacka Sasina na stanowisko zastępcy szefa Kancelarii Prezydenta- 26.11.2009	Krzysztof Bondaryk	Krzysztof Kwiatkowski	-

**Jacek Sasin zastępcą szefa Kancelarii Prezydenta RP, Prezydent.pl, 26.11.2009**

<http://www.prezydent.pl/aktualnosci/dzialalnosc-kancelarii/art,717,jacek-sasin-zastepca-szefa-kancelarii-prezydenta-rp.html>

Jacek Sasin - dotychczasowy doradca prezydenta Lecha Kaczyńskiego - został powołany na stanowisko sekretarza stanu i zastępcy szefa prezydenckiej kancelarii.

Prezydent wręczając akt powołania powiedział, że Jacek Sasin sprawdził się w pracy w warszawskim urzędzie miasta, potem jako sprawny wojewoda, a ostatnio jako jego doradca, który zajmował się wyjazdami krajowymi.

- Kolega sprawdził się jako dobry organizator i bardzo sprawny urzędnik wysokiego szczebla - mówił prezydent.

Sasin zapowiedział podczas spotkania z dziennikarzami, że zamierza skupić się w swojej pracy nad zarządzaniem i administrowaniem "trudną materią", jaką jest Kancelaria Prezydenta. "Chciałbym się skupić właśnie na tych zadaniach, poświęcić się temu, co wydaje mi się, rzeczywiście dobrze mi dotychczas wychodziło i co lubię, czyli zarządzanie instytucją" - mówił nowy prezydencki minister.

Zadowolenie z tego, że Sasin będzie jego zastępcą wyraził także szef Kancelarii Prezydenta Władysław Stasiak. (PAP)

**Sasin: Decyzja o wizycie Tuska w Katyniu zapadła już w styczniu, Interia.pl, 22.09.2010**

<http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczyński-nie-żyje/news/sasin-decyzja-o-wizycie-tuska-w-katyniu-zapadła-juz-w-1535242>

Sasin uczestniczył dzisiaj w posiedzeniu parlamentarnego zespołu ds. katastrofy smoleńskiej.

Były minister powiedział, że informację o tym, że premier wybiera się do Katynia, otrzymał 27 stycznia br. od ówczesnego sekretarza generalnego Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa Andrzeja Przewoźnika, podczas obchodów 65. rocznicy wyzwolenia niemieckiego obozu zagłady Auschwitz.

- Spotkałem się z ministrem Przewoźnikiem i w naturalny sposób zaczęliśmy rozmawiać o Katyniu. Wówczas z ust pana ministra padły słowa, że premier Tusk wybiera się w kwietniu do Katynia, a prawdopodobna data uroczystości rocznicowych to 10 kwietnia - powiedział Sasin.

Stwierdził też, że Przewoźnik nie ukrywał niezadowolenia z faktu, że prezydent Lech Kaczyński również wybiera się do Katynia. - Minister Przewoźnik poinformował mnie, że to nie jest dobre rozwiązanie i abym jeszcze spróbował z panem prezydentem na ten temat rozmawiać. Zasugerował, aby prezydent pojechał na inny polski cmentarz, gdzie zostali rozstrzelani polscy oficerowie. Odpowiedziałem, że zmiana decyzji prezydenta nie wchodzi raczej w grę - powiedział Sasin.

**Lot do Katynia miał być wyróżnieniem, Gazeta Wyborcza, 13.04.2010, Autor: Aleksandra Pezda**

[http://wyborcza.pl/1,75478,7764701,Lot\\_do\\_Katynia\\_mial\\_byc\\_wyroznieniem.html](http://wyborcza.pl/1,75478,7764701,Lot_do_Katynia_mial_byc_wyroznieniem.html)

Kto ustalał skład? Według jakiego klucza?

- Kancelaria Prezydenta w porozumieniu z organizatorem uroczystości, czyli Komitetem Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa - mówi anonimowo pracownik biura prasowego Kancelarii Prezydenta.

Prezydencki minister Jacek Sasin nie chciał wczoraj o tym rozmawiać, a urzędnicy ze łzami odpowiadali: - Nie odtworzymy, jak powstawała lista, dopinała ją Kasia [Doraczyńska, z biura prasowego, zginęła w katastrofie].

**Mieli lecieć do Katynia prezydenckim samolotem. Nie poleciali, dostali drugie życie..., Jaromir Kwiatkowski, nowiny24**

<http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100417/KRAJ/926739297>

W pierwszych komunikatach na liście ofiar pojawiało się nazwisko Jacka Sasina, ministra z Kancelarii Prezydenta. Potem okazało się, że w wyniku organizacyjnego zamieszania poleciał do Katynia rządowym jakiem (4), który wylądował w Smoleńsku kilkadziesiąt minut przed katastrofą prezydenckiego tupolewa (5).

Jana Ardanowskiego, doradcę prezydenta ds. rolnictwa, do rezygnacji z lotu namówiła jego koleżanka z kancelarii, Katarzyna Doraczyńska, która zajmowała się przygotowaniem prezydenckich wyjazdów. Tłumaczyła, że pociągiem ma jechać do Katynia wiele starszych osób, dla których kilkunastogodzinna podróż jest zbyt męcząca. Uległ jej sugestii i oddał miejsce kombatantowi. Nawet nie wie, komu. Doraczyńska polecała tupolewem...

(4) Nazwisko Jacka Sasina znajduje się na liście pasażerów z 04.04.2010, por. rozdział „Przygotowanie lotu, procedury ochrony”

(5) wg przywołanego źródła Tu-154M nie poleciali oprócz J.Sasina: Jarosław Kaczyński, Stanisław Ożóg, Stanisław Żelichowski, Wiesław Woda, Ewa Gruner-Żarnoch, Jan Ardanowski, Tadeusz Iwiński, Grzegorz Schetyna (na prośbę premiera, poleciał trzy dni wcześniej z delegacją rządową), Zofia Kruszyńska-Gust. 10.04.2010 nie poleciał także minister Bogdan Klich.

**Jacek Sasin: Para prezydencka zostanie pochowana razem, rozmowa w Kontrwywiadzie RMF, 12.04.2010, RMF24**

<http://www.rmf24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-jacek-sasin-para-prezydencka-zostanie-pochowana-razem,nId,272081>

**Konrad Piasecki:** Pan miał być w tym samolocie. Nawet w naszym radiu była taka informacja, że pan tam zginął.

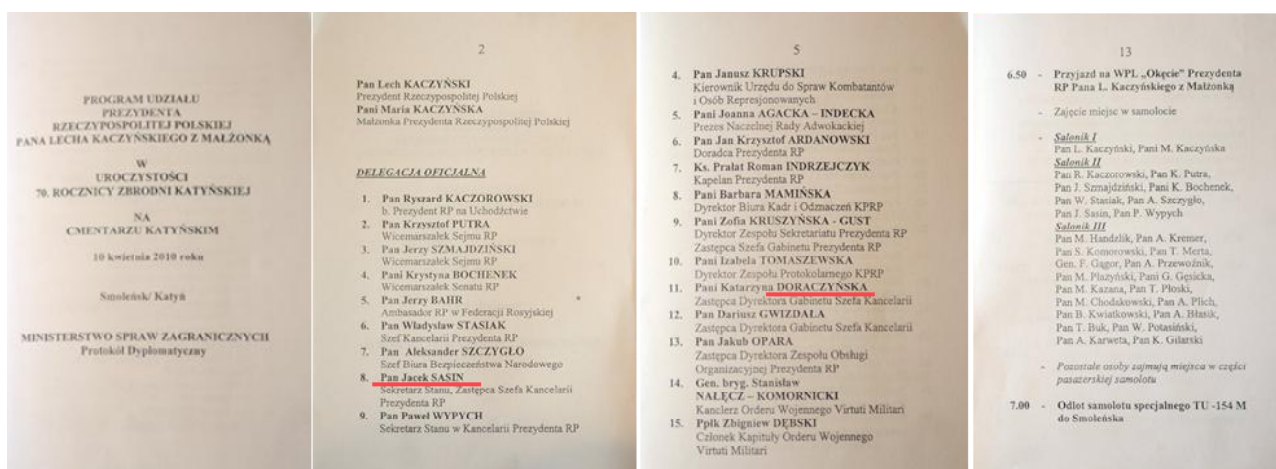
**Jacek Sasin:** Tak, miałem być w tym samolocie. Zresztą poprzedniego dnia wieczorem otrzymałem od protokołu dyplomatycznego taką książeczkę, jaką daje się wszystkim uczestnikom wyjazdu przygotowaną przez protokół i ze zdumieniem zobaczyłem, że zostałem umieszczony - mimo że były inne ustalenia - w spisie osób, które są w tym samolocie. Zwróciłem nawet uwagę na to, że to jest pomyłka. Ale okazało się, że nie dało się tego sprostować, nie dało się tego wykreślić. Rzeczywiście jeszcze kilkanaście dni przed tym wylotem wersja była taka, że ja będę towarzyszył panu prezydentowi w samolocie. Ale ponieważ ja zdecydowałem, że ktoś musi tam być wcześniej, ktoś z osób, które mogą podejmować decyzje musi być wcześniej, aby wszystkiego na miejscu przypilnować, aby wszystko było w porządku. I tak naprawdę rozmawiałem z panią dyrektorką, która zajmowała się z ramienia Kancelarii, panią dyrektorką Katarzyną **Doraczyńską**, wspinała zresztą osobą, która zajmowała się przygotowaniem tej wizyty. I ona poprosiła mnie, aby mogła lecieć tym samolotem, ponieważ miała rodzinne sprawy (6). Musiała odwiedzić rodzinę za granicą, mogła wrócić właściwie dopiero tuż przed tym wylotem i tak się umówiliśmy, że ja pojadę wcześniej samolotem, będę

tam na miejscu, ona doleci. Dojrzy jeszcze wszystko w Warszawie, a w drodze powrotnej się zamienimy, ja wrócę samolotem.

(6) *Wypowiedź ministra Sasina o „innych ustaleniach” w kwestii jego obecności na liście pasażerów Tu-154M w programie uroczystości 10 kwietnia jest o tyle niezrozumiała, że na przedmiotowej liście występuje także Katarzyna Doraczyńska (fot. fragmentów dokumentu poniżej).*

*Zgodnie z programem uroczystości min. Sasin miał w czasie lotu znajdować się w Saloniku nr II.*

*Na infografice w rozdziale „Kokpit” nie ma informacji, jakoby Katarzyna Doraczyńska przebywała w chwili katastrofy w Saloniku nr II. Jest to poszlaka wskazująca na to, że mogła podróżować w części pasażerskiej, co uprawdopodobnia fakt że obie w/w osoby znajdują się jednocześnie na liście pasażerów (i że nie jest to pomyłka), ale czyni powyższą wypowiedź min. Sasina jeszcze bardziej zagadkową.*



**Wypowiedź min. Jacka Sasina na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010**

<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>

Przybyłem do Smoleńska 9.04., poprzedniego dnia, przybyłem tam samochodem około godz. 20-tej (...)

Zakończyłem ten dzień taką odprawą z pracownikami Kancelarii Prezydenta gdzie podzieliłiśmy zadania na dzień następny. Dzielać te zadania zdecydowałem wieczorem że udam się wraz z jeszcze jednym pracownikiem na lotnisko rano, natomiast pozostali pracownicy udadzą się na cmentarz. (...)

W sobotę rano, 10.04, spotkałem się ponownie przy śniadaniu, spotkaliśmy się ponownie w tym samym gronie, ja ze współpracownikami z Kancelarii Prezydenta i zaczęliśmy jakby dalej dyskutować jakie są zagrożenia, jakie ewentualne problemy mogą wyniknąć, i w trakcie tej rozmowy zmieniłem ustalenia poprzedniego dnia i mianowicie stwierdziłem że lotnisko jest takim miejscem, które nie niesie żadnych niebezpieczeństw-paradoksalnie nie niesie żadnych niebezpieczeństw i problemów z ład... jakby z początkiem tej wizyty (...) i że w związku z tym lepiej będzie jeśli ja udam się jednak na cmentarz (...)

## ZABÓJSTWO DR INŻ. EUGENIUSZA WRÓBLA

**Prokuratura powoła zespół biegłych, Nasz Dziennik, 15.10.2010**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101015&typ=po&id=po31.txt>

Specjalny zespół biegłych zbada wszystkie okoliczności katastrofy smoleńskiej. W swojej pracy ma wykorzystać wszystkie dotychczasowe ustalenia i ekspertyzy. Powołanie takiego zespołu zapowiedziała wczoraj prokuratura wojskowa.

- Znajdą się w jego składzie specjaliści z szeregu dziedzin związanych z lotnictwem - stwierdził szef Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie płk Ireneusz Szelağ.

Zespół ten ma przeanalizować także inne ekspertyzy i zgromadzone dokumenty, jak np. procedury lotnicze obowiązujące na rosyjskim lotnisku, co pozwoli ocenić wszystkie okoliczności przebiegu lotu i samej katastrofy.

**Tajemnicze zaginięcie byłego wiceministra transportu**, *wpolityce.pl*, 16.10.2010

[http://www.wpolityce.pl/view/2840/Tajemnicze\\_zaginięcie\\_byłego\\_wiceministra\\_transportu.html](http://www.wpolityce.pl/view/2840/Tajemnicze_zaginięcie_byłego_wiceministra_transportu.html)

W piątek w południe zaginał Eugeniusz Wróbel, wiceminister transportu w rządzie Jarosława Kaczyńskiego. Zaginięcie jest bardzo tajemnicze, a policja nie wyklucza nawet porwania.

Eugeniusz Wróbel w rządzie Jerzego Buzka pracował w gabinecie politycznym ministra transportu. W rządzie Jarosława Kaczyńskiego pełnił urząd wiceministra resortu transportu, a przez ostatnie dwa lata pracował jako adiunkt w Instytucie Informatyki Politechniki Śląskiej.

**Eugeniusz Wróbel nie żyje. Sprawcą zabójstwa jego syn**, *Wprost24*, 17.10.2010

<http://www.wprost.pl/ar/213938/Eugeniusz-Wrobel-nie-zyje-Sprawca-zabojstwa-jego-syn/>

Poszukiwany od piątku były wiceminister transportu Eugeniusz Wróbel został zamordowany, sprawcą tej zbrodni jest jego syn - potwierdziła w niedzielę oficjalnie prokuratura, która przedstawiła zatrzymanemu mężczyźnie zarzut zabójstwa.

Informację, że syn zaginionego, Grzegorz, jest podejrzewany o zabójstwo ojca przekazał wcześniej w niedzielę dziennikarzom wynajęty przez rodzinę prywatny detektyw Arkadiusz Andała, emerytowany oficer policji. - Miałem wrażenie, że nie do końca mówił prawdę co do tych okoliczności, w których miał ostatni kontakt z ojcem - powiedział. Według niego, już podczas wstępnego przesłuchania Grzegorz miał przyznać się do zabójstwa ojca. Do zbrodni doszło najprawdopodobniej w domu, a później zwłoki zostały wywiezione samochodem - mówił detektyw. - Był pewnego rodzaju spór światopoglądowy pomiędzy ojcem a synem. Nie chciałbym tego wątku rozwijać - powiedział Andała.

**Eugeniusz Wróbel zginął, bo nie dał synowi pieniędzy na samochód?** *Dziennik Zachodni*, 18.10.2010

[http://www.wiadomosci24.pl/artukul/eugeniusz\\_wrobel\\_zginal\\_bo\\_nie\\_dał\\_synowi\\_pieniedzy\\_na\\_164685.html](http://www.wiadomosci24.pl/artukul/eugeniusz_wrobel_zginal_bo_nie_dał_synowi_pieniedzy_na_164685.html)

Śledczy szukają motywu zabójstwa Eugeniusza Wróbla. Jak udało nam się ustalić, 30-letni syn zamordowanego sprzedał niedawno samochód, toyotę corollę osobom kojarzonym w świecie przestępczym - dowiedział się Dziennik Zachodni. Być może chciał od ojca zdobyć gotówkę na nowy wóz - doszło do sprzeczki, która zakończyła się tragedią. To jedna z hipotez, którą sprawdzają policjanci.

**Zabójstwo Eugeniusza Wróbla. Syn odwołał zeznania**, *Wiadomości24.pl*, 19.10.2010

[http://www.wiadomosci24.pl/artukul/grzegorz\\_w\\_nie\\_przyznaje\\_sie\\_do\\_zabojstwa\\_ojca\\_164834.html](http://www.wiadomosci24.pl/artukul/grzegorz_w_nie_przyznaje_sie_do_zabojstwa_ojca_164834.html)

Jak powiedział sędzia Tomasz Pawlik, rzecznik prasowy Sądu Okręgowego w Gliwicach, Grzegorz W. zmienił zdanie przed sądem. - Nie przyznał się do zabójstwa ojca i odwołał wszystkie swoje wcześniejsze zeznania złożone przed prokuratorem - wyjaśnił sędzia Pawlik. Mężczyzna będzie przebadany przez biegłych psychiatrów.

**Inżynier Wróbel miał pomóc analizować raport MAK**, *Nasz Dziennik*, 20.10.2010

*Z posłem Jerzym Polaczkiem (PiS), b. ministrem transportu, przełożonym i przyjacielem tragicznie zmarłego Eugeniusza Wróbla, rozmawia Marcin Austyn*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101020&typ=po&id=po16.txt>

- Wiceminister Eugeniusz Wróbel specjalizował się w tematyce lotniczej. Czy byłby dziś pomocny w analizowaniu raportu Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego na temat przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M?

- Z pewnością wsparcie Eugeniusza w takim kluczowym momencie byłoby nieocenione. Myślę, że nie zdradzę tu nic nadzwyczajnego, jeśli powiem, że uzgadnialiśmy nawet scenariusz jego pomocy i zakres współpracy w kwestiach trudnych, zwłaszcza jeśli chodzi o tematykę samego lotniska Siewiernyj. Eugeniusz specjalizował się m.in. w zagadnieniach z zakresu utrzymania i rozwoju lotnisk oraz kompetencji służb zarządzających ruchem lotniczym. Pod tym względem w Polsce takich osób z tak dużym doświadczeniem zawodowym, ale i państwowym jest niewiele.

- Był na bieżąco z tematami związanymi z tragedią smoleńską? Z czego wynikało to zainteresowanie?

- Przede wszystkim z wieloletniej znajomości zagadnień lotniczych, a także z doświadczenia państwowego - jako wiceminister transportu nadzorował porty lotnicze, Urząd Lotnictwa Cywilnego i Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

**Syn Eugeniusza Wróbla "niepoczytalny"**, *niezależna.pl*, 01.12.2010

[http://niezalezna.pl/artukul/syn\\_eugeniusza\\_wrobla\\_niepoczytalny\\_/41967/1](http://niezalezna.pl/artukul/syn_eugeniusza_wrobla_niepoczytalny_/41967/1)

Syn Eugeniusza Wróbla nie zostanie oskarżony o zabójstwo ojca. W opinii biegłych sprawca jest niepoczytalny.

Nie będzie aktu oskarżenia ws. zabójstwa Eugeniusza Wróbla. Śledztwo zostanie zakończone - dowiedział się serwis RMF FM. Syna byłego wiceministra zbadali biegli psychiatrzy i psycholog. W ich opinii sprawca jest niepoczytalny.

Syn Eugeniusza Wróbla trafi do zamkniętego zakładu psychiatrycznego. Biegłym nie udało się ustalić, kiedy

rozwinęła się u niego choroba psychiczna.

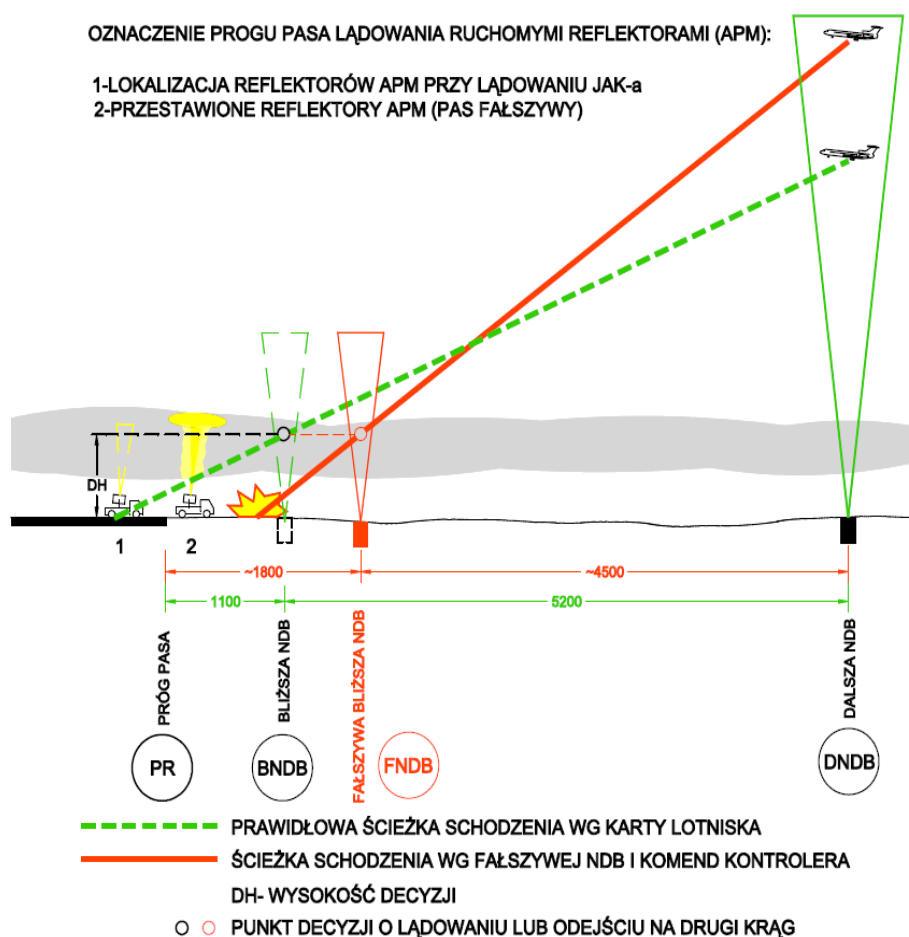
## HIPOTEZY ZAMACHU

### HIPOTEZA FAŁSZYWYCH NDB

W dniu 15.12.2010 „Gazeta Polska” opublikowała artykuł „**Lech Kaczyński w śmiertelnej pułapce**” (Autorzy: Leszek Misiak, Grzegorz Wierchołowski), w którym przedstawiono hipotezę zamachu (opartego m.in. o fałszywą radiolatarnię NDB), której autorem jest były wojskowy kontroler lotów, K.M.

Jednym z punktów wyjścia tej hipotezy jest założenie że dalsza NDB (oznaczona na niżej zamieszczonym schemacie [DNDB]) znajdowała się ok. 6,10-6,26 km od progu pasa [PR] (tak jak w upublicznionych kartach lotniska), natomiast dodatkowa, mobilna fałszywa NDB [FNDB], wykorzystana do zmylenia załogi samolotu, znajdowała się w odległości ok. 4,5 km od DNDB. Oznacza to, że znajdowała się ok. 1,76 km od progu pasa i jednocześnie ok. 660 m od prawdziwej, bliższej NDB [BNDB], która została wyłączona na czas przelotu w pobliżu samolotu „101”.

Przyjęcie tych założeń powoduje że ustalony wg nich tor lotu Tu-154M przed katastrofą jest generalnie zgodny z charakterystykami samolotu przy podejściu do lądowania i przewidzianym przez instrukcje sposobem przeprowadzenia lądowania.



Powyżej: schemat sposobu zmylenia załogi Tu-154M za pomocą fałszywej NDB wg hipotezy K.M. (oprac. Autora).  
Opis w tekście.

Zgodnie z przedstawioną hipotezą powodzenie zamachu było uzależnione od:

- słabej widoczności, co zmuszałoby załogę do wizualnego orientowania się na światła pasa (co jest dopuszczone przez procedury), a nie na sam pas,
- nieprawidłowych komend kontrolera lotu, upewniającego załogę że samolot jest bliżej niż w rzeczywistości („na kursie i ścieżce”),

- zastąpienia bliższej NDB fałszywą NDB zlokalizowaną w większej odległości od pasa niż prawdziwa BNDB;
- przestawienia ruchomych reflektorów na samochodach (APM), będących na wyposażeniu lotniska, które przedtem oświetlały próg pasa dla Jak-a 40, lub wyłączenie ich i zastosowanie dodatkowych APM w miejscu pasa fałszywego,
- zakłócenia systemu GPS samolotu (meaconing).

Zgodnie z analizą K.M. w czasie publicznego wysłuchania w Brukseli (link do prezentacji: <http://blogpress.pl/node/6862#comment-27070>), oprócz błędnego naprowadzania przez operatora radaru PAR (który podawał zaniżone odległości samolotu do pasa), w końcówce lotu samolotu z prezydencką delegacją dodatkowo zakłócono odbiorniki GPS samolotu (meaconing), a także włączono mobilne reflektory APM oraz światła ustawione w niewłaściwym miejscu (pokazujące fałszywy próg pasa), które spowodowały że załoga zeszła do lądowania za wcześnie. Udostępnione stronie polskiej i upublicznione „Transkrypcje” MAK zostały zmataczone w części bezpośrednio poprzedzającej katastrofę.

Dodatkowe wnioski wypływające z przedstawionej koncepcji przeprowadzenia zamachu to:

- brak wyrównania samolotu na wysokości decyzji [DH], przeprowadzone dalej zejście do lądowania na fałszywy pas,
- zaszumienie lub inny sposób ingerencji w zapisy CVR w celu usunięcia komendy „Lądujemy” pierwszego pilota wydanej na DH, po ujrzeniu fałszywych świateł pasa,
- sfalszowanie przez MAK w „Transkrypcji” czasów odłączenia kanałów autopilota - podane w „Transkrypcji” czasy są niezgodne z prawami fizyki - por. rozdział „Charakterystyki samolotu nie są z gumy, czyli MAK sam sobie zaprzecza”,
- przeniesienie sygnału (dzwonka w kabinie) fałszywej bliższej NDB z rzeczywistej odległości ok. 1800 m od progu pasa na odległość wyłączonej rzeczywistej NDB (1100 m);
- przeniesienie komendy „Odchodzimy” drugiego pilota z momentu rzeczywistego odejścia, które miało miejsce niżej, gdy załoga zdała sobie sprawę że ma do czynienia z pułapką, na wysokość zbliżoną do DH, co dodatkowo miało uprawdopodobnić imputowane przez MAK „zahipnotyzowanie” załogi szukaniem pasa i brak współpracy, stres oraz nieprzestrzeganie procedur
- samo założenie że miało miejsce lądowanie zostało mocno osłabione przez odczytanie przez stronę polską po publikacji ostatecznego Raportu MAK słowa „Odchodzimy” wypowiedzianego na wysokości decyzji przez IP.

## HIPOTEZA WYBUCHU ŁADUNKU TERMOBARYCZNEGO

W numerze z dn.08-09.01.2010 „Naszego Dziennika” zamieszczono wywiad z pilotem Wasilijem Wasilenką, **„Obrażenia zależą od rodzaju broni”**, dotyczący jego doświadczeń z bronią termobaryczną (paliwowo-powietrzną) oraz ogólnych skutków jej ewentualnego zastosowania, także w kontekście ewentualnych uszkodzeń celów latających. Omówiono w nim m.in. rosyjskie doświadczenia z rakietą „Trzmiel” z głowicą termobaryczną o dużej sile rażenia.

Nie można wykluczyć że przedmiotowym artykułem „Nasz Dziennik” rozpoczął cykl informacji o ewentualnych technikach wykonania zamachu w Smoleńsku.

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110108&typ=sw&id=sw05.txt>

Materiał nie zawiera natomiast informacji o pokazujących możliwości rosyjskiej technologii miniaturyzacji ładunków paliwowo-powietrznych - granatach termobarycznych RG-60TB znajdujących się na wyposażeniu armii FR.



### **Dane techniczne granatu termobarycznego RG-60TB**

średnica: 58 mm

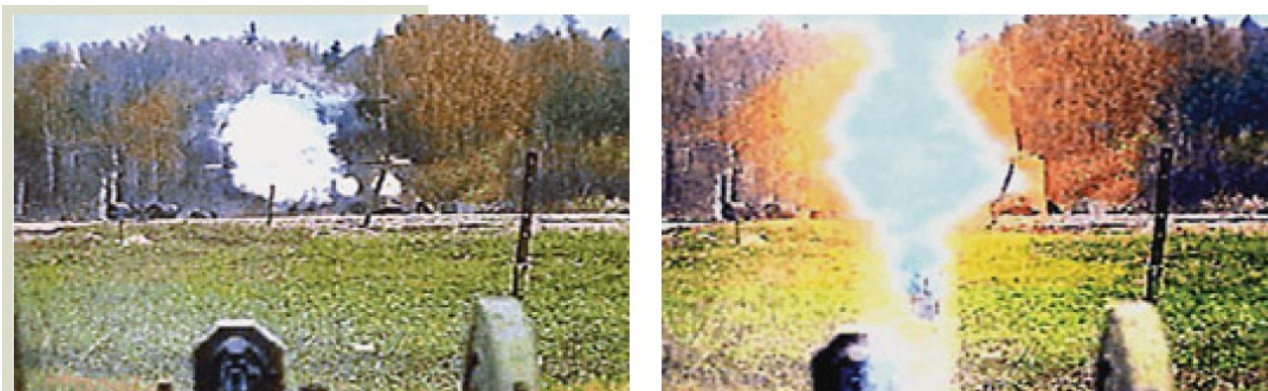
długość: 175 mm

masa: 35 g

Granat zawiera 240g wypełnienia stanowiące ekwiwalent 500g TNT. Efekt wybuchu jest zbliżony do eksplozji pocisku 76-85 mm. Zasięg skuteczny w terenie otwartym: do 7m.

Wykonanie podobnej wielkości ładunku (lub kilku) o zapalniku inicjowanym np. radiowo lub przez telefon komórkowy i umieszczenie go w sposób niezauważony pomiędzy warstwami poszycia w czasie remontu samolotu przy którym nie jest sprawowana osłona kontrwywiadowcza nie jest dla służb rosyjskich problemem.

Poniżej: wybuch granatu termobarycznego RG-60TB



Действие штурмовой ручной термобарической гранаты РГ-60ТБ Explosion of the RG-60TB thermobaric assault hand grenade

[http://www.be-and-co.com/oaf\\_pdf/oaf\\_010766.pdf](http://www.be-and-co.com/oaf_pdf/oaf_010766.pdf)

<http://www.janes.com/articles/Janes-Infantry-Weapons/RG-60TB-thermobaric-grenade-Russian-Federation.html>

Skutki działania ładunku termobarycznego na ludzi:

- zmiążdżenie (w epicentrum),
- zatory powietrzne w naczyniach krwionośnych,
- kontuzje,
- liczne wewnętrzne krwotoki, m.in. w wątrobie i śledzionie,
- przemieszczenia oraz rozdarcie narządów wewnętrznych,
- zapadnięcie płuc,
- pęknięcia błony bębenkowej,
- wypchnięcie oczu z oczodołów,
- niedotlenienie,
- rozległe poparzenia.

W pierwszych dniach po katastrofie w prasie pojawiały się informacje, że duża część ludzkich szczątków jest spalona nawet w 50%. Jest to niezrozumiałe wobec braku dużych ognisk pożaru na miejscu katastrofy. Te informacje jako pierwsze podali Rosjanie.

Należy zwrócić uwagę że obrażenia polegające na zwęgleniu lub zmianie koloru ciała wskutek działania wysokiej temperatury mogą być przez nieprofesjonalistów (dziennikarzy) opisywane tożsamo.

**Polish pilots on Kaczynski jet 'saw crash coming'**, BBC, 16.04.2010

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/8624067.stm>

In all, 67 of the 96 victims have been brought back from Russia. Most of the remains, believed to be badly disfigured and burnt, were taken to Moscow for identification shortly after the crash in the western region of Smolensk.

**Polscy piloci w samolocie Kaczyńskiego wiedzieli że zbliża się katastrofa**, BBC, 16.04.2010

<http://news.bbc.co.uk/2/hi/8624067.stm>

W sumie, z Rosji powróciło 67 z 96 ofiar. **Większość szczątków, rozerwana i spalona**, została zawieziona na identyfikację do Moskwy wkrótce po katastrofie.

**Polish Crash Inquiry Looks at Decision to Land**, NY Times, 13.04.2010

<http://www.nytimes.com/2010/04/13/world/europe/13crash.html>

MOSCOW — As the investigation into the crash of the Polish president's plane continued Monday, relatives of the victims arrived in Moscow to try to identify the remains. But officials said the process may be difficult because many of the bodies were badly burned or damaged.

**Śledztwo w sprawie polskiej katastrofy wskazuje na próbe lądowania**, NY Times, 13.04.2010

<http://www.nytimes.com/2010/04/13/world/europe/13crash.html>

MOSKWA- gdy śledztwo w sprawie katastrofy samolotu polskiego prezydenta trwało w poniedziałek, krewni ofiar



przybyli do Moskwy aby próbować zidentyfikować szczątki. Ale czynniki oficjalne twierdzą że ten proces może być trudny ponieważ **wiele ciał jest poważnie spalonych lub uszkodzonych**.

**Rosjanie skończyli badać ciała**, *fakt.pl*, 13.04.2010

<http://www.fakt.pl/Rosjanie-skonczyli-badac-ciala,artykuly,69136,1.html>

Rosyjscy eksperci zakończyli obdukcję tych ciał, które z miejsca katastrofy przewieziono do Moskwy.

**- Obrażenia, jakie ofiary poniosły wskazują, że zginęły w skutek silnego wstrząsu i oparzeń - informuje portal life.ru. Lekarz, który uczestniczył w obdukcji zwłok, twierdzi, że wiele ciał jest zwęglonych w 50 proc.**

Ze względu na poważne uszkodzenia ciał wciąż nie wiadomo do końca, ile zwłok udało się odnaleźć. Ciała, które trafiły do Moskwy, zostały dokładnie oznaczone specjalnymi karteczkami na których umieszczono krótki opis portretu oraz ekspertyzę zębów.

- Do badań DNA pobrano od ofiar włosy i paznokcie, ma to pozwolić na identyfikację tych ciał, których ustalenie tożsamości nie jest możliwe - dodaje lekarz, informator rosyjskiego portalu lifenews.ru. Według Prokuratora Generalnego Andrzeja Seremeta dotychczas wydobyto z wraku 87 ciał.

**Katastrofa w Smoleńsku. Zwęglone, zmasakrowane zwłoki, głowy powgniatane w ciała**, *wspolczesna.pl*, 29.04.2010

<http://www.wspolczesna.pl/apps/pbcs.dll/article?>

[AID=/20100429/KATASTROFA\\_SAMOLOTU\\_PREZYDENCCK/444166980](http://www.wspolczesna.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100429/KATASTROFA_SAMOLOTU_PREZYDENCCK/444166980)

Niektórzy zdecydowali się na zobaczenie ciał, a nie zdjęć. Podobno był to straszny widok. Ludzie ci opowiadali o zmasakrowanych ciałach ofiar, które miały np. głowy wgniecione w klatki piersiowe. **Część samolotu poza zniszczeniami stanęła w płomieniach. Ciała pasażerów uległy zwęgleniu a ich identyfikacja stała się niemożliwa.** Oglądanie tych szczątków było bardzo trudne zarówno dla służb medycznych, jak i dla członków rodzin.

## HIPOTEZA 2 WRAKÓW

**Wywiad z Jarosławem Kaczyńskim**, *www.blogpress.pl*, 28/01/2011 - 20:37

<http://www.blogpress.pl/node/7418>

P: Czy Pan Premier słyszał coś na temat hipotezy drugiego wraku ? Jeśli przyjąć, że było to działanie służb sowieckich, czy w ogóle PiS, czy Zespół pana Macierewicza bierze coś takiego pod uwagę ?

J.K.: Ja muszę się przyznać że ja nie znam tej hipotezy. Ja wiem tylko jedno, skądinąd od bardzo niedawna mogę to na pewno powiedzieć: że wszystko co działo się poniżej tych 100 metrów to jest opowieść rosyjska, bo tak naprawdę my nic na ten temat nie wiemy.

Nie ma zapisów z kamer które powinny być, nie ma żadnych innych dokumentów, wiemy tylko tyle - ale też nie mamy autentycznych skrzynek - że podawano coraz niższe wysokości, nawigator właśnie podawał.

I w gruncie rzeczy że później oni tam zakleli kiedy uderzyli w brzozę i na tym się skończyło. Ale czy to prawda, czy to nieprawda- tak na pewno będziemy mogli przekonać się kiedy będziemy mieli autentyczne skrzynki, a nien agrania z nich, bo nagrać to sobie można różne rzeczy. Mamy tu w tej chwili taki wielki znak zapytania. Powtarzam: nie znam hipotezy drugiego wraku, natomiast wiem o tym, że w tej sprawie tak naprawdę niczego nie wiadomo.

P: Internauci spekulują, że śmierć pana Eugeniusza Wróbla może mieć jakiś związek z Katastrofą Smoleńską.

J.K.: Ja muszę się przyznać, że ja takich spekulacji nie znam. Znaczą: panie profesorze, jestem przeciwnikiem spekulowania bo uważam, że krok po kroku będziemy się do odkrycia tej tajemnicy zbliżać, natomiast druga strona bardzo sprytnie może tu rozgrywać taką operację „ad absurdum”, to znaczy żeby doprowadzać sprawy do absurdu poprzez różnego rodzaju -no- trudne do zweryfikowania, niekiedy rzeczywiście wręcz absurdalne hipotezy, więc ja jestem co do tego mocno sceptyczny.

Wiem od momentu ujawnienia skrzynek - chociaż oczywiście podchodzę do tego z pełnym dystansem bo to są tylko nagrania, nie mamy skrzynek autentycznych - że przyczyną katastrofy było wprowadzenie w błąd pilotów, bo to „na ścieżce i na kursie” było na pewno nieprawdziwe. Dla mnie to było oczywiste jak tylko to przeczytałem. Natomiast od tej pory dowiedzieliśmy się jeszcze więcej, no i ta hipoteza się całkowicie potwierdziła.

Wedle mojej wiedzy ten samolot na ścieżce i na kursie był przez jakieś tam ćwierć czy jeszcze mniej niż ćwierć sekundy, kiedy ją przekraczał, przecinał. I to była przyczyna zasadnicza.

Powtarzam: nawet przy założeniu, że nie był w stanie przerwać procesu schodzenia w dół, że coś się zepsuło, gdyby schodził na pas, to by się, poza tzw. „twardym lądowaniem”, nic nie stało. Mogliby jacyś ludzie doznać pewnych urazów kręgosłupa. No ale w porównaniu z tą tragedią, która miała miejsce, to można powiedzieć że to by było nic.

Natomiast samolot został skierowany w wyjątkowo złe miejsce, gdzie były drzewa itd, no i skończyło się tak jak się skończyło. Jeśli oczywiście nie przyjmować tej hipotezy o której pan mówi, której ja nie znam, ale mogę się domyślać, że ona polega na tym, że tam leżał już jakiś wrak, a ten został rozniesiony przez jakiś wybuch czy coś

takiego.

P: Że II zrzucił drugi wrak, tamten po prostu odleciał gdzie indziej i nasza delegacja została zlikwidowana, mówiąc krótko.

JK: No, to ja jednak widziałem ciało mojego brata, nie miałem żadnej wątpliwości.

P: Ale to było po wielu godzinach. Dobrze, panie premierze...

JK: Po wielu godzinach, no ale dobrze, są też urazy, nie ukrywam że jeżeli to miałyby tak wyglądać to ja uważam że to jest hipoteza właśnie z tych „ad absurdum”.

**Na tragedię 10.04. nie wolno patrzeć przez pryzmat "własnej wyobraźni" - Free Your Mind w wywiadzie dla Blogpress.pl, 05.03.2011**

<http://www.blogpress.pl/node/7806>

Problem jednak znów nie polega na tym, do jakiej wersji jesteśmy przywiązani, lecz na tym, jak naprawdę było 10 kwietnia. Nie powinno więc grać tu roli żadne inne kryterium poza kryterium prawdy. Znaczy to ni mniej ni więcej tylko tyle, że NIE MA żadnej wersji "obowiązującej", czyli musimy badać sprawę tak długo, aż zacznie się zbierać dostatecznie dużo dowodów potwierdzających jakąś hipotezę a obalających inną. Oczywiście nie chodzi o całkowitą dowolność w stawianiu hipotez - jesteśmy poważnymi ludźmi i bierzemy poprawkę na historyczne i polityczne realia. Nie uwzględniamy zarazem scenariuszy kompletnie irracjonalnych, typu "uprowadzenie przez Marsjan" czy "otwarcie się ziemi pod Smoleńskiem". Ale już scenariusz... uprowadzenia delegacji prezydenckiej przez Rusków jest jak najbardziej prawdopodobny i realny.

Nie było akcji ratunkowej na Siewiernym, bo wiadano (po przeprowadzonym zamachu terrorystycznym w innym miejscu), że faktycznie wszyscy zostali zabici. Ruskie władze więc ogłosiły "wsie pogibli", wskazując na skalę zniszczeń wraku na Siewiernym, ale miały na myśli delegację zamordowaną w innym miejscu.

Problemem jednak był brak ciał ofiar i brak foteli czy innych rzeczy, które zwykle leżą na miejscu po katastrofie. Takie świadectwo "nietypowości" miejsca dał nie tylko Wiśniewski, ale i Bahr. Tych ciał nie było nie tylko na filmie montażysty, lecz też na zdjęciach ze Smoleńska. Twierdzenie, że ciała te mogły zostać przetransportowane na Siewierny (po zamachu terrorystycznym) odrzucano na zasadzie "to niemożliwe", "to nieprawdopodobne".

Ale czy nie mogły być przetransportowane? Czy widziano tam wszystkie ciała ofiar? Czy dokonano ich natychmiastowej identyfikacji? Przecież nie.

Kolejnym przełomowym momentem była analiza przekazów medialnych z 10 Kwietnia z pierwszych godzin. Proszę zwrócić uwagę na to, jak wiele jest sprzeczności, jak jest mowa o "prezydenckim jaku-40", o awaryjnym lądowaniu, o awarii, o zapasowych lotniskach, na odlecenie na które "namawiano polską załogę, lecz odmawiała" itd. Z tych relacji wyłania się obraz chaotyczny do momentu, gdy nie przyjmiemy, że Ruscy jednego dnia mieli "dwa zdarzenia" - jedno to maskirowka na Siewiernym - drugie zaś to zamach terrorystyczny dokonany w innym miejscu. O jednym informowali, ale o drugim jakoś też się przebijały wiadomości, być może z powodu braku koordynacji spowodowanej jakimiś nieprzewidywanymi w planie zamachu wydarzeniami.

Polacy nie uczestniczyli w najważniejszych badaniach dot. "miejsca zdarzenia". Można też sądzić, że braki w materiałach, dowodach, ekspertyzach, fotografiach, filmach etc. wynikają stąd, że Ruscy tych rzeczy zwyczajnie NIE zrobili. A nie zrobili dlatego, by nie zdemaskować swej maskirowki.

Ważne było odkrycie montażowych cięć w materiale związanym z zapisami CVR (te cięcia dyskwalifikują zapisy CVR całkowicie; nie należy się na tych zapisach opierać, sądzą, gdyż Ruscy mogli dowolnie przemontować rozmowy załogi i usunąć np. ustalenia dot. zapasowego lotniska).

Najważniejsze jednak okazały się zeznania Wiśniewskiego. On jakby rozwiązał moje ostatnie wątpliwości i przestałem traktować hipotezę dwóch miejsc wyłącznie w kategoriach "myślowego eksperymentu".

Możemy przyjąć, że koło godz. 8.20 pasażerowie jeszcze żyli, o czym świadczą telefony Prezydenta i p. Tomaszewskiej (...)

Czy jednak możemy wykluczyć, że Prezydent nie był już wtedy przetrzymywany przez terrorystów i np. zmuszony do wykonania rozmowy z bratem i udawania, że nic niepokojącego się nie dzieje?

Powtarzam więc, że możemy założyć, iż jeszcze wtedy członkowie delegacji żyli - gdzie jednak dokładnie się znajdowali (czy faktycznie jeszcze lecieli, czy już zostali skierowani na inne lotnisko, gdzie miano dokonać zamachu), tego nie wiemy.

<http://freeyourmind.salon24.pl/283000,moonwalker> <http://freeyourmind.salon24.pl/283188,pierwszy-polak-na-ksiezycu>

<http://freeyourmind.salon24.pl/283610,dark-side-of-the-moon>

<http://freeyourmind.salon24.pl/281024,dziwne-szpule-3>

## HIPOTEZY AWARII

**11 usterek w trzy miesiące, TVN24, 21.07.2011**

<http://www.tvn24.pl/-1,1665836,0,1,11-usterek-w-trzy-miesiace,wiadomosc.html>

Niesprawność zespołu, który kontroluje wszystkie inne systemy TU-154 i jest odpowiedzialny za ich prawidłowe działanie, problemy z systemami sterowania i nawigacyjnym, przerwy we wskazaniach odbiorników GPS1 i GPS2 - to - i tak nie wszystkie - usterki TU-154M od powrotu z remontu w Samarze w grudniu 2009 roku, o których wie dzisiaj prokuratura wojskowa. Ostatnia usterka miała miejsce na dwa dni przed katastrofą.

*Hipotezy o awarii elementów samolotu są najczęściej prezentowane jako przyczyna katastrofy w „Naszym Dzienniku”.*

**Major Protasiuk: "Nie siadamy", Nasz Dziennik, 28.05.2010, Autor: Marcin Austyn**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20100528&id=po01.txt>

W ocenie dr. Augustynowicza poznane dotąd okoliczności katastrofy samolotu Tu-154M oraz wzbudzający kontrowersje przebieg śledztwa wskazują, że winnymi wypadku z 10 kwietnia br. nie są polscy piloci. Zawiodła rosyjska maszyna, a konkretnie jej blok sterowania.

W Tu-154M regulacja wysunięcia podwozia zależy od prędkości i jest automatyczna. Na zdjęciach z katastrofy widać, że koła nie są wypuszczone pod kątem 90 stopni, lecz mniejszym. Jest to 3 z 5 stopni wypuszczenia podwozia, który świadczy o prędkości 360-380 km/h, tymczasem lądowanie odbywa się przy prędkości maksymalnie 250-270 km/h - wyjaśnia w rozmowie z "Naszym Dziennikiem" Augustynowicz (1).

Według nastaw autopilota samolot co 2 km miał się zniżać o 100 m, a na wysokości 100 m w odległości 2 km od pasa miała zapasać decyzja o tym, czy lądować. Jeśli tak - piloci przeszliby na ręczne sterowanie. Tak się nie stało. Za to po "wyrzuceniu" podwozia doszło do usterki steru wysokości.

Tu-154M miał już wcześniej problemy z blokiem sterowania, który uległ awarii na Haiti w styczniu br. (blok ten był wymieniany w czasie zakończonego w grudniu 2009 r. remontu samolotu w zakładach w Samarze). Samolot powrócił do kraju dzięki działaniom pilotów, którzy naprawili usterkę.

Wątpliwości mogłaby rozwiązać analiza systemu sterowania podwoziem i powiązanych z nim przewodów. W ocenie Augustynowicza, usterka mogła być spowodowana awarią hydrauliki samolotu lub bloku sterowania. Teoretycznie do zablokowania steru wysokości mogłoby dojść także w sposób samoistny (co rzadko się zdarza) lub na skutek celowego działania (to stosunkowo prosta konstrukcja umożliwiająca blokadę sterowania po wypuszczeniu podwozia) (2).

*(1) Przedstawiona informacja nie ma potwierdzenia w innych źródłach i jest nieprawdziwa w kontekście „wielostopniowego” wypuszczenia podwozia. Na zdjęciach poniżej:*



*Po lewej: wózek podwozia głównego Tu-154M „101” na miejscu katastrofy (oryginał zdjęcia obrócony o 180 st.)*

*Po prawej: wózki podwozia głównego Tu-154M. Zdjęcie wykonane w ostatniej fazie lądowania przez hobbystę- spottera. Wykadrowany fragment zdjęcia Marlo Plate (oryginał: <http://cdn-www.airliners.net/aviation-photos/photos/1/4/0/0575041.jpg>).*

*Z powyższych zdjęć jednoznacznie wynika że podwozie Tu-154M „101” w chwili katastrofy znajdowało się w konfiguracji do lądowania. Należy także zwrócić uwagę, że w samolocie Tu-154M nie ma podwozia otwieranego wielostopniowo. Jest ono albo schowane, albo otwarte. Jedyną możliwością gdy podwozie byłoby nie do końca otwarte to hipotetyczna awaria układu chowania / wypuszczenia podwozia w czasie jego wypuszczania, która 10.04.2010 zgodnie z dostępną dokumentacją fotograficzną nie nastąpiła.*

Dodatkowo z „**Transkrypcji**” MAK wersja 1 wynika, że o godz. 10:38:37,2 2 pilot zredukował prędkość do 300 km/h, natomiast o godz. 10:38:49,2 zameldował o ustaleniu prędkości w automacie ciągu na 280 km/h. Prędkość ta była utrzymywana z dokładnością  $\pm 10$  km/h do momentu wyłączenia automatu ciągu.

Wyciąganie wniosku co do prędkości samolotu przy błędnym założeniu że (nieistniejącej) stopień otwarcia podwozia zależy od tychże prędkości jest nieuprawnione.

(2) Do jednoznacznego wyeliminowania awarii steru wysokości niezbędna jest analiza oryginalnych zapisów rejestratorów FDR i QAR. Bardzo mocną poszlaką świadczącą przeciwko tej tezie jest natomiast trajektoria lotu samolotu, który w chwili uderzenia końcówką lewego skrzydła w brzozę był na torze wznoszącym. W związku z powyższym awaria (zablokowanie) steru wysokości który jakoby odblokował się w ostatniej fazie lotu jest bardzo mało prawdopodobna. W sprawie toru lotu por. rozdział „Charakterystyki samolotu nie są z gumy, czyli MAK sam sobie zaprzecza”.

Omówiona w tym rozdziale teoria awarii została zamieszczona w „Naszem Dzienniku” przed publicznym opublikowaniem „**Transkrypcji 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.

Też o awarii dr Augustynowicz powtarzał także później, np. w artykule „Katastrofy nie powinien badać MAK, Nasz Dziennik, 22.10.2010, Z dr **Tadeuszem Augustynowiczem** rozmawia Marcin Austyn <http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101022&typ=po&id=po51.txt> (por. rozdział „Dziurawe zapisy z CVR i QAR”)

**Przeraża mnie to, co zrobiono w Samarze z Tu-154M**, Nasz Dziennik, 09.08.2010, Z **Nikołajem Wasylenką** (3) rozmawia Marta Ziarnik

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20100809&typ=po&id=po41.txt>

P: Co, Pana zdaniem, spowodowało katastrofę polskiego samolotu rządowego pod Smoleńskiem?

O: W przypadku polskiego Tu-154M o numerze bocznym 101 mogło dojść do usterki. W tych samolotach często do nich dochodzi.(...) Dla mnie najbardziej prawdopodobną przyczyną katastrofy była usterka elektroniki pokładowej (4). Osobiście latałem tymi samolotami i wiem, że za każdym razem, gdy wypuszczano nową wersję, były problemy z elektroniką.

(3) **Nikołaj Wasylenko**, inżynier konstruktor, były pilot oblatywacz (16 tys. godzin w powietrzu, wylatanych na różnych typach statków powietrznych cywilnych i wojskowych), wieloletni pracownik rosyjskich państwowych linii lotniczych Aeroflot.

(4) Z dostępnych źródeł nie można wywnioskować że w Tu-154M w dniu 10.04.2010 miała miejsce jakkolwiek awaria układów elektronicznych. Nie wynika to także z „Transkrypcji” MAK. Do potwierdzenia tej tezy niezbędna jest analiza oryginalnych zapisów rejestratorów FDR i QAR.

W maju 2010 r. **Edmund Klich** stwierdził że badanie FDR nie potwierdziło tezy o niesprawności systemów samolotu:

**Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?**, strona internetowa pos. **Zbigniewa Kozaka**, 18.05.2010

<http://zbigniewkozak.pl/?p=1220>

**Pełnomocnik Polski**, akredytowany przy Komisji Badania Wypadków Federacji Rosyjskiej, **plk dr Edmund Klich**: Więcej tutaj ten problem jakości badań, te zarzuty, ja uważam, że one nie mają wpływu, bo tutaj nie ma żadnych podejrzeń i od początku nie było, ale potem zostało to udowodnione, silniki pracowały pełną mocą, elementy sterowania, nie ma żadnych podejrzeń, bo to wszystko jest rejestrowane. Tam jest dziesiątki zapisów w rejestratorze w tym FDR (Flight Data Recorder). Dalej. W tym jeszcze, który myśmy tu badali w Polsce, tym ATM-owskim, to on jest niezabezpieczony kreszowo, ale akurat zachowały się te elementy, bo sama ta pamięć jest bardzo wytrzymała. I tutaj nie było żadnych sygnałów, o jakimkolwiek nawet podejrzeniu, że technika zawiodła (...)

**Posel** ():Panie pułkowniku, ale jest pewna sprzeczność w tym, co pan mówi, bo z jednej strony pan powiedział, że czarne skrzynki, czyli rejestratory nie są odczytane w pełni, natomiast już z góry pan wykluczył jakkolwiek usterkę techniczną, a przecież mówi się, że ten samolot od pułapu gdzieś 200 metrów nagle zaczął tracić wysokość. Mówi się też o oblodzeniu na przykład ewentualnym. Były warunki pewnie, żeby to oblodzenie wystąpiło. (...)

**Pełnomocnik Polski**, akredytowany przy Komisji Badania Wypadków Federacji Rosyjskiej, **plk dr Edmund Klich**: Ja może nieprecyzyjnie się wyrażałem, jeśli chodzi o odczyty. Ja mówiłem, że jeszcze pracujemy, jeśli chodzi o odczyty

CVR, tj. Cockpit Voice Recorder (rozmów w kabinie). Natomiast te odczyty techniczne one są w sumie prostsze, bo tam są jasne komendy: tak jest, tak jest, komendy jednorazowe, ciągle zapisy wysokości i to jest już czytane, i to już jest zakończona ta praca.

## HIPOTEZA ZŁEGO WYWAŻENIA

**Tu-154M przed startem był źle wyważony?**, Autor: Paweł Prus, *kaien, asl*; Źródło: TVP Info, 03.03.2011, <http://tvp.info/informacje/polska/tu154-byl-zle-wywaszony/4081466>

W aktach sprawy dotyczącej katastrofy w Smoleńsku, brakuje dokumentu potwierdzającego to, że tupolew został prawidłowo wyważony przed startem w Warszawie – ustalili reporterzy TVP Info. Na miejscu katastrofy znaleziono co prawda specjalny druk, ale bez śladów wypełnienia. Gdyby okazało się, że ta procedura nie miała miejsca, mogłoby to rzucić nowe światło na dramatyczne wydarzenia, które miały miejsce w kabinie pilotów.

Zachowanie tupolewa podczas lotu – przy różnym wyważeniu – będzie też badane podczas eksperymentu na drugim samolocie. Z naszych źródeł wynika, że prokuratorzy chcą obciążyć maszynę workami z piaskiem, aby ważyła tyle samo, co samolot lecący do Smoleńska, a następnie zbadać czy nadmierna masa i ewentualne złe wyważenie mogły zdecydować o tym co się wydarzyło w ostatnich sekundach lotu.

To nie koniec wątpliwości. Jak udało się ustalić, Tu-154 podchodząc do lądowania ważył o pięć ton więcej niż wynosił limit bezpieczeństwa dla tej maszyny.

**Prokuratura: Tu-154 był dobrze wyważony**, *niezależna.pl*, 03.03.2011 <http://niezależna.pl/6979-prokuratura-tu-154-byl-dobrze-wywaszony>

Z materiału dowodowego zebranego w toku śledztwa w sprawie katastrofy smoleńskiej wynika, że polski Tu-154M był prawidłowo wyważony - poinformował rzecznik Naczelnego Prokuratora Wojskowego płk Zbigniew Rzepa. "Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie, w toku śledztwa w sprawie katastrofy samolotu Tu-154M 101, badała kwestie wyważenia samolotu. Z poczynionych ustaleń wynika, że samolot został prawidłowo wyważony. Wypełniono też w tej kwestii stosowny dokument, który znajdował się na pokładzie w chwili katastrofy" - powiedział Rzepa.

Pułkownik zaznaczył również, że prokuratura nie dysponuje danymi, które mogłyby wskazywać na to, czy Tu-154M miał przekroczoną masę startową lub do lądowania, przewidzianą w instrukcji użytkowania w locie.

*Hipoteza złego wyważenia i zbyt dużej masy do lądowania wpisuje się w tezę MAK o całkowitej odpowiedzialności za katastrofę obciążającej stronę polską. Za złe wyważenie odpowiedzialna jest obsługa naziemna i pośrednio załoga (rzekomy brak na pokładzie samolotu dokumentu potwierdzającego prawidłowe wyważenie), za podchodzenie do lądowania samolotem obciążonym ponad wartości przewidziane w instrukcjach eksploatacji odpowiedzialni są piloci.*

*Nie można wykluczyć, że szybkie dementi płk Rzepy przerwało nowo rozpoczętą medialną kampanię dezinformacji, której celem było wzmocnienie narracji o wyłącznej winie strony polskiej (a dokładnie personelu 36.SPLT) na katastrofę.*

*Hipotezy awarii nie można jednak ostatecznie odrzucić, szczególnie po prezentacji Komisji Millera w dniu 18.01.2011, i ujawnieniu że na wysokości decyzji 1P miał powiedzieć „Odchodzimy”, co zostało następnie potwierdzone przez 2P, natomiast próba odejścia z tej wysokości okazała się nieudana. Jednocześnie należy stwierdzić, że wykresy parametrów lotu z rejestratorów zamieszczone w ostatecznym Raporcie MAK nie wskazują na realizację próby odejścia zgodną ze słowami 1P, a później także 2P.*

**Rosjanie wycofają z eksploatacji Tu-154M już od 1 lipca 2011 roku?**, *Newsweek.pl*, 12.03.2011 <http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/swiat/rosjanie-wycofaja-z-eksploatacji-tu-154m-juz-od-1-lipca-2011-roku,73674,1>

Federalna Agencja Transportu Lotniczego (Rosawiacja) zaleciła przewoźnikom powietrznym w Rosji wycofanie z eksploatacji z dniem 1 lipca 2011 roku samolotów Tu-154M (tegu typu Tupolewa, który rozbił się pod Smoleńskiem), jeśli producent tych maszyn nie poprawi ich konstrukcji.

- Rosawiacja rekomenduje liniom lotniczym, by od lipca 2011 roku wstrzymały eksploatację samolotów Tu-154M, jeśli ich konstrukcja nie zostanie poprawiona - oświadczył szef Federalnej Agencji Transportu Lotniczego Aleksandr Nieradźko. Jak dodał, Rosawiacja postawiła dodatkowe wymagania przed konstruktorami i producentami tego typu maszyn, ci jednak nie wprowadzali żadnych zmian. Jako przykład szef Federalnej Agencji Transportu Lotniczego wymienił **często ulegający awariom system zasilania w Tu-154M**.

W związku z tą informacją władze polskich sił zbrojnych będą ustalać, czy zalecenia dotyczą także polskiej wersji TU-154M. Pytany o to rzecznik MON Janusz Sejmej poinformował: "minister obrony narodowej Bogdan Klich polecił szefowi sztabu generalnego gen. Mieczysławowi Cieniuchowi, by dowódca sił powietrznych gen. broni Lech

Majewski zwrócił się pilnie do Federalnej Agencji Transportu Lotniczego o informacje, czy zalecenie o zaprzestaniu lotów dotyczy także naszej wersji Tu-154M".

## HIPOTEZA „DZIURY POWIETRZNEJ”

**Kurs 259 stopni zabroniony we mgle**, *Nasz Dziennik*, 02.02.2011, Autor: Piotr Falkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110202&typ=po&id=po21.txt>

Dziesięć lat temu do lądowania na Siewiernym podchodził Il-76. Na tym samym kursie co polski Tu-154M, czyli 259 stopni. Przed przyziemieniem, w dolinie położonej w obszarze podejścia, nagle pojawiła się gęsta mgła. Samolot się rozbił.

W trakcie dochodzenia okazało się, że jeśli w wąwozie tworzy się gęsta mgła, w tym miejscu powstaje swoista dziura powietrzna. Dziób ostro przechyla się w dół i ciąg silników nie wystarcza, żeby nabrać wysokości. Maszyna nie ma szans na odejście. Po dochodzeniu w sprawie katastrofy wydano zalecenie, żeby we mgle na Siewiernym nie przyjmować samolotów z kursu 259, tylko z kursu przeciwnego, 79 stopni.

## INNE

**"Państwo polskie zdało egzamin, możemy być dumni"- Bronisław Komorowski**, 03.05.2010

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1342,title,Panstwo-polskie-zdalo-egzamin-mozemy-byc-dumni,wid,12229184,wiadomosc.html?ticaid=1b212>

W obliczu smoleńskiej tragedii współczesne państwo polskie zdało egzamin, zarówno konstytucja, jak i instytucje państwowe.

**7 dzień tygodnia**, *Monika Olejnik rozmawia z prezydentem Bronisławem Komorowskim*, 10.10.2010

<http://www.radiozet.pl/Programy/7-Dzien-Tygodnia/Bronislaw-Komorowski>

(o ewentualnej dymisji ministra Klicha w związku z Katastrofą Smoleńską)

*Monika Olejnik*: No tak, ale premier Donald Tusk z dymisjonował ministra sprawiedliwości Zbigniewa Cwiągalskiego za to, że więzień powiesił się, popełnił samobójstwo, a tutaj, no minister nie był za to odpowiedzialny.

*Bronisław Komorowski*: Ale tu się nikt nie powiesił.

**Świat nie kończy się na Jarosławie Kaczyńskim i na PiS**, wywiad prezydenta **Komorowskiego dla onet.pl**, 07.11.2010

<http://wiadomosci.onet.pl/tylko-w-onecie/komorowski-swiat-nie-konczy-sie-na-jaroslawie-kacz,2,3774919,wiadomosc.html>

Wielu w Europie z ulgą przyjęło, że zakończył się etap walki o samolot, krzesło, o to, kto jedzie na jaki szczyt, itp.

**Posel Jerzy Polaczek (PiS)** w „Salonie politycznym Trójki”, 08.11.2010

<http://www.polskieradio.pl/9/299/Artykul/273614,Niebezpieczne-koleje>

Myślę że wielu ludzi w Polsce dostrzega fakt że po prostu nie ma państwa. W Salonie Politycznym Trojki mogę dać najświeższy tego dowód. Elementarne pytanie do Ministra Sprawiedliwości o to, by odpowiedział publicznie na zapytanie ile wniosków zostało złożonych partnerom rosyjskim przez Naczelną Prokuraturę Wojskową, jaki jest stopień realizacji, skończyło się tym że Prokurator Generalny uznał iż nie jest władny do odpowiadania nie tylko posłowi na Sejm, ale szefowi tego resortu. Prokurator Generalny który odmawia udzielenia odpowiedzi Ministrowi Sprawiedliwości jaki jest stan wniosków i ich realizacji, tych, które zostały złożone do Prokuratury Federacji Rosyjskiej- to jest wyjęcie przede wszystkim prokuratury spod reguł państwa demokratycznego, i tak to należy po prostu definiować.

**SKW pozna metody Macierewicza**, *Gazeta Wyborcza*, 10.08.2010, Autor: Wojciech Czuchnowski

[http://wyborcza.pl/1,75478,8233222,SKW\\_pozna\\_metody\\_Macierewicza.html](http://wyborcza.pl/1,75478,8233222,SKW_pozna_metody_Macierewicza.html)

Materiały komisji weryfikacyjnej WSI po prawie trzech latach wracają z Kancelarii Prezydenta do Służby Kontrwywiadu Wojskowego.

Chodzi o akta, które w listopadzie 2007 r. po przegranych przez PiS wyborach parlamentarnych zostały wywiezione z siedziby SKW do prezydenckiego Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Część z nich wróciła po nagłośnieniu sprawy i skargach SKW do prokuratury. Ale części kancelaria prezydenta Lecha Kaczyńskiego nie chciała wydać, tłumacząc, że są potrzebne do prac nad aneksem do raportu z weryfikacji WSI. Brakujące materiały to przede wszystkim nagrania (audio i wideo) zeznań złożonych w latach 2006-07 przed komisją weryfikacyjną Antoniego Macierewicza, likwidatora WSI, dziś posła PiS.

. Kontrwywiad w swoich staraniach o odzyskanie materiałów weryfikacji był bezsilny, bo Kancelaria

odpisywała, że nadal pracuje nad aneksem. Terminu zakończenia tych prac nie reguluje żadna ustawa.

Spór zakończyła katastrofa smoleńska i przyspieszone wybory. Według informacji "Gazety" w ostatnich dniach Kancelaria zawarła z SKW porozumienie, że zapisy zeznań będą przewiezione do siedziby kontrwywiadu.

**Gen. Petelicki: Bogdan Klich nie ma honoru. To nieudacznik**, *Wprost.pl*, 21.12.2010

<http://www.wprost.pl/ar/223641/Gen-Petelicki-Bogdan-Klich-nie-ma-honoru-To-nieudacznik/>

O: Czy pan sobie wyobraża, że ja będę rozmawiał z premierem po tym, jak on nawet nie odpowiedział na mój list, w którym mając najlepsze intencje, chciałem podzielić się swoją wiedzą? To jest dla mnie smarkacz, który żyje z moich podatków. Gdy rządził PiS z przekonaniem popierałem Donalda Tuska co może poświadczyć ówczesny członek Rady Fundacji GROM Paweł Graś, obecnie zatrudniony na pół etatu jako minister i na pół etatu jako nocny dozorca w pałacyku niemieckiego biznesmena. Zawiodłem się i na Grasiu i na Tusku. Nawet Rosjanie w raporcie MAK wytknęli karygodne błędy ministra Klicha i ministra Tomasza Arabskiego, czyli de facto Tuska. Jaki pan taki kram!

P: Nie jest pan fanem ministra Bogdana Klicha...

O: On jest zwykłym nieudacznikiem. To człowiek bez honoru. Na dobrą sprawę, po katastrofie w Smoleńsku, w której stracił wszystkich dowódców, powinien pojechać na miejsce tragedii i strzelić sobie w głowę.

P: Radykalna ocena. Może wystarczyłoby dymisja?

O: To za mało. Klich powinien stanąć przed Trybunałem Stanu.

P: Za co?

O: Po pierwsze, za sfałszowanie wyników kontroli po katastrofie samolotu CASA i nie wyciągnięcie z niej żadnych wniosków. Po drugie – za otaczanie się wojskowym betonem i odpychanie ludzi takich jak gen. Waldemar Skrzypczak. (...) Wreszcie po trzecie – Trybunał Stanu należy się ministrowi za to, że nie wiemy gdzie, w dniu katastrofy smoleńskiej, był kontrwywiad wojskowy. Przecież to kontrwywiad odpowiada za ochronę generałów.

Czy oficerowie SKW sprawdzili wcześniej lotnisko na którym miał lądować Tu-154? Nie. Nie było ich też na żadnym lotnisku zapasowym. Dlaczego? Ponieważ minister nie postawił im takich zadań. Nic nie było przygotowane. Gdy zapytałem o to ministra Klicha ten odpowiedział mi, że on jako minister nie wtrąca się do prac Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Służby Wywiadu Wojskowego, bo one podlegają ministrowi Jackowi Cichockiemu.

*Gen. Petelicki częściowo zmienił zdanie na temat zachowania min. Klicha po Katastrofie Smoleńskiej pod wpływem informacji które uzyskał od anonimowego informatora w MON, w związku z planowanym głosowaniem nad wotum nieufności dla ministra.*

*W dniu 03.02.2011 w programie TVP2 „Gorący temat” generał ujawnił, że po katastrofie Klich miał zamiar poprosić NATO o pomoc w wyjaśnieniu jej przyczyn. Miał mu tego zakazać w rozmowie w cztery oczy premier Tusk, który wcześniej rozmawiał z Putinem, ustalając konwencję chicagowską jako podstawę prawną śledztwa.*

<http://www.tvp.pl/publicystyka/polityka/goracy-temat/wideo/03022011-1840/3805393>

**WYRAŹNIE ŚMIERDZĄCA SPRAWA**, Autor: Antoni Zambrowski, "Gazeta Polska", 31-08-2010 19:38

O tajemniczej śmierci generała Jurija Iwanowa, wiceszefa GRU z **Wiktorem Suworowem** rozmawia Antoni Zambrowski

<http://gazetapolska.pl/artykuly/kategoria/57/3531/wyraznie-smierdzaca-sprawa>

A.Z.: - Gen. Iwanow odpowiadał m.in. za operacje wywiadowcze na terenie Polski. Czy mógł wiedzieć zbyt wiele o okolicznościach katastrofy smoleńskiej, a może i maczać w niej palce?

W.S.: - Stosunek Rosji do śledztwa w sprawie smoleńskiej katastrofy nasuwa obawy, że nie wszystko tu jest, jak należy. Gdyby Rosja była zainteresowana ujawnieniem prawdziwych przyczyn tragedii, to zachowywałaby się zupełnie inaczej. Sprawa jest wyraźnie śmierdząca i GRU mogło maczać w tym palce.

**Pilot do końca wciskał gaz**, *Newsweek.pl*, 06.12.2010, Autorzy: Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/pilot-do-konca-wciskal-gaz,68952,1>

Zdaniem naszego rosyjskiego informatora kontrolerów trochę uspokoiło [wcześniejsze] lądowanie polskiego jaka-40. Mimo że załoga złamała wiele procedur, to jednak bezpiecznie przyziemiła – opowiada osoba znająca szczegóły.(...)Tak naprawdę działali zupełnie niezależnie od poleceń wieży – mówi nasz informator. – W pewnym momencie kierownik lotów zobaczył jaka dość wysoko nad progiem pasa. Uznał, że samolot po przyziemieniu po prostu nie zdąży wyhamować, i nakazał załodze natychmiastowe odejście na drugi krag. Piloci jednak go zignorowali. Nie powiedzieli nawet, że lądują, nie czekali też na żadne zezwolenie. W nagraniach z wieży nie słychać, żeby padła absolutnie niezbędna w takich okolicznościach komenda: Pasadku razrzeszaju. Po prostu, ot tak, wylądowali sobie.

**"Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i H też"**, *TVN24*, 06.07.2010

[http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu\\_154-i-il-tez,wiadomosc.html](http://www.tvn24.pl/12690,1663248,0,1,dostalismy-zgode-na-50-metrow-tu_154-i-il-tez,wiadomosc.html)

Wypowiedź Remigiusza Muś:

P: Czy wy uzyskaliście zgodę na lądowanie?

O: Tak. Kiedy wyszliśmy z czwartego zakrętu i zameldowaliśmy, że jesteśmy na prostej.

P: Kontrolerzy ze Smoleńska mieli zeznać, że nie wydali waszemu JAK-owi. Uzyskaliście ją, czy nie?

O: Tak. Kiedy wyszliśmy z czwartego zakrętu i zameldowaliśmy, że jesteśmy na prostej.

**"Superwizjer" TVN: Symulator i warunki identyczne jak 04/10 w Smoleńsku**, *Wpollyce.pl*, 14.09.2010

<http://tnij.org/154laduje>

w programie „Superwizjer”, wyemitowanym wczoraj przez TVN tuż przed północą, zaprezentowano wyniki podobnego eksperymentu – przeprowadzonego jednak przez ukraińskich pilotów.

Symulację zrealizowano na Uniwersytecie Lotniczym w Kijowie, specjalnie na prośbę polskich dziennikarzy. Oczywiście w identycznych warunkach, jakie panowały 10 kwietnia podczas tragicznego lądowania polskiego Tupolewa pod Smoleńskiem. A więc zerowa widoczność z powodu mgły.

**Pierwsza próba lądowania – powiodła się! Powtórka z niemal zerową widocznością - również zakończona sukcesem.**

Co ciekawe, zaprezentowany wczoraj w “Superwizjerze” eksperyment... wpadł w studnię milczenia. Nie ma o nim wzmianki na żadnej ze stron informacyjnych.

**Ekspert we mgle**, *Paweł Wroński, Gazeta Wyborcza*, 26.05.2010

[http://wyborcza.pl/1,75968,7812275,Ekspert\\_we\\_mgle.html](http://wyborcza.pl/1,75968,7812275,Ekspert_we_mgle.html)

Po katastrofie do Moskwy poleciała też minister Ewa Kopacz. Gdy okazało się, że w instytucie medycyny sądowej w Moskwie brakuje lekarzy, by przeprowadzić identyfikacje 96 zmasakrowanych zwłok, włożyła lekarski fartuch i wzięła się do roboty. Asystował jej mdlejący minister z kancelarii premiera Tomasz Arabski, który pierwszy raz w życiu był w prosektorium.

**Blagi Ewy Kopacz**, *Nasz Dziennik*, 05-06.12.2010, *Autor: Anna Ambroziak*

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20101204&typ=po&id=po12.txt>

Obecności Kopacz przy identyfikacji ciał nie potwierdzają jednak pełnomocnicy ani same rodziny ofiar. - Nie ma jakiegokolwiek dokumentu, który potwierdzałby to, aby pani Kopacz brała udział w identyfikacji czy sekcji zwłok ofiar katastrofy - mówi mec. Rafał Rogalski, pełnomocnik części rodzin ofiar smoleńskich. - Pani minister, mówiąc o traumatycznych przeżyciach, manipuluje emocjami, a unika mówienia o procedurach. Wszystko wskazuje na to, że pani minister robiła w Moskwie show medialny.

**Wypowiedź Antoniego Macierewicza** na posiedzeniu Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010, 03.08.2010

<http://orka.sejm.gov.pl/SQL.nsf/zesp?OpenAgent&78>

Chcieliśmy pojutrze także spotkać się z Panią **Gosiewską**, która chciała przekazać ten swój apel dotyczący komisji międzynarodowej, co nam się wydawało być- w perspektywie tej blokady- być pożyteczne. Ale zdaje się że została przestraszona, o czym Państwa informuję, że rodziny zaczęły być straszone. Straszone po prostu. Nie, rozmawiać- tak, współpracować- tak, ale publicznie- to już po prostu... są w trudnej sytuacji, i to też trzeba zrozumieć.

**Среди жертв катастрофы под Смоленском опознаны двое вне списка**, *Lenta.ru*, 14.04.2010

<http://lenta.ru/news/2010/04/14/identity/>

Среди опознанных жертв авиакатастрофы самолета президента Польши под Смоленском есть два человека, которые не входили в списки пассажиров. Об этом во вторник агентству "Интерфакс" сообщил источник в московском штабе по оказанию помощи родственникам погибших.

**Wśród ofiar katastrofy pod Smoleńskiem są dwie osoby, których nie było w spisie pasażerów**. *Lenta.ru*, 14.04.2010

<http://lenta.ru/news/2010/04/14/identity/>

Wśród rozpoznanych ofiar katastrofy lotniczej samolotu prezydenta Polski pod Smoleńskiem są dwie osoby, których nie było w spisie pasażerów. O tym we wtorek poinformował agencję "Interfax" informator ze sztabu pomocy rodzinom poległych w katastrofie

**Piloci z 36. pułku bez licencji? "Pisałem do MON. Przegrałem"**, *TVN24*, 03.11.2010, *wypowiedź płk. Tomasza Pietrzaka, b.dowódcy 36SPLT*

<http://wiadomosci.onet.pl/raporty/katastrofa-smolenska/piloci-z-36-pulku-bez-licencji-pisalem-o-tym-do-mo,1,3766036,wiadomosc.html>

- Od 2006 do 2008 r. cyklicznie występowałem do Ministerstwa Obrony Narodowej, by technicy, piloci mieli licencje na loty pasażerskie wydawaną przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, ale odpowiedź była jednoznaczna –



nie, więc robiliśmy licencje we własnym zakresie – powiedział w "Faktach po Faktach" płk Pietrzak. - Osobiście pisałem wielokrotnie do ministra Klicha, odpowiedź była negatywna, więc w 2008 r. powiedziałem "dziękuję". Dowództwo Sił Powietrznych nie dawało pieniędzy na szkolenia na symulatorach. Szkoliliśmy się na samolocie Tu-154, z trenerami, jak w czasach, kiedy nie było symulatorów – dodał płk Tomasz Pietrzak.

- Pisałem wielokrotnie, że wyobrażam sobie funkcjonowanie pułku inaczej. (...). Rolą pułku jest zadbać, aby wyszkolić pilotów dobrze. Wykonywałem to zadanie na tym, co miałem. Takie były procedury, zasady - przyznał Pietrzak, dodając, że resort obrony informował go, że "nie stać nas na wysłanie pilotów do Rosji".

- Nie czułem się na siłach dalej walczyć. Przegrałem z Dowództwem Sił Powietrznych i ministerstwem - zakończył. Natomiast portal tvn24.pl dotarł do nieznanego dotąd dokumentu z prokuratorskiego śledztwa, z którego wynika, że piloci 36 specpułku okazjonalnie przechodzili szkolenia na symulatorze Tu-154. Z dokumentu wynika, że płk Tomasz Pietrzak w 2004 r. odbył szkolenie na symulatorze Tu-154.

Pietrzak w TVN 24 tłumaczył, skąd nieporozumienie i czym jest dokument, na który powołuje się portal. - To nie jest szkolenie, to jest trening, który odbywaliśmy raz do roku. Trwa tylko pięć godzin, a nie 40. To takie minimum, które odbywaliśmy - mówił. Natomiast portal tvn24.pl dotarł do nieznanego dotąd dokumentu z prokuratorskiego śledztwa, z którego wynika, że piloci 36 specpułku okazjonalnie przechodzili szkolenia na symulatorze Tu-154. Z dokumentu wynika, że płk Tomasz Pietrzak w 2004 r. odbył szkolenie na symulatorze Tu-154.

Pietrzak w TVN 24 tłumaczył, skąd nieporozumienie i czym jest dokument, na który powołuje się portal. - To nie jest szkolenie, to jest trening, który odbywaliśmy raz do roku. Trwa tylko pięć godzin, a nie 40. To takie minimum, które odbywaliśmy - mówił.

*Prezydencki samolot: technologia z lat 60., Gazeta Wyborcza 10.04.2010, wypowiedź **Tomasza Pietrzaka**, b. dowódcy 36SPLT*

[http://wyborcza.pl/1,75478,7753132,Prezydencki\\_samolot\\_technologia\\_z\\_lat\\_60\\_.html](http://wyborcza.pl/1,75478,7753132,Prezydencki_samolot_technologia_z_lat_60_.html)

Jak powiedział PAP doświadczony pilot, były dowódca pułku specjalnego Tomasz Pietrzak, "Tu-154M to wdzięczny i dobry samolot, ale ma swoje prawidłowości". "To technologia z lat 60., tym samolotem niemożliwy jest manewr +touch and go (1) + (dotknięcia kołami pasa i ponownego startu - PAP), załoga musi mieć informację, że warunki na lotnisku są dobre" - powiedział Pietrzak, którego zdaniem pogoda miała znaczenie w tej katastrofie.

*(1) płk. pil. Tomasz Pietrzak mówi nieprawdę. Manewr touch and go w wykonaniu Tu-154M:*  
<http://www.youtube.com/watch?v=8w7pbHrLP60>



*Promocja książki Klicha nt. katastrof lotniczych, onet.pl, 27.09.2010*

<http://wiadomosci.onet.pl/kraj/promocja-ksiazki-klicha-nt-katastrof-lotniczych,1,3703853,wiadomosc.html>

Do katastrofy lotniczej zawsze dochodzi w wyniku więcej niż jednej przyczyny - taki wniosek płynie z książki "Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym" płk. pil. Edmunda Klicha, akredytowanego przedstawiciela Polski przy MAK badającym katastrofę smoleńską.

Książka, napisana we współpracy z płk. pilotem Jerzym Szczygłem, powstała w zasadniczej części przed katastrofą smoleńską 10 kwietnia - jest w niej tylko jedno odwołanie do tego wypadku.

*Tusk: W PiS narastają wyrzuty sumienia ws. katastrofy smoleńskiej, 08.10.2010*

<http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczynski-nie-zyje/news/tusk-w-pis-narastaja-wyrzuty-sumienia-ws-katastrofy,1542277,6912>

- Wrzask, bo inaczej tego nie nazwę, i próba kształtowania atmosfery podejrzliwości i najcięższych zarzutów, mają przykryć wyrzuty sumienia w tym środowisku, które powinno czuć się odpowiedzialne za to, co się stało wówczas - ocenił szef rządu.

**Oświadczenie premiera Donalda Tuska, 10.04.2010**

[http://www.abw.gov.pl/portal/pl/8/527/Warszawa\\_dnia\\_10\\_kwietnia\\_2010\\_r.html](http://www.abw.gov.pl/portal/pl/8/527/Warszawa_dnia_10_kwietnia_2010_r.html)

(...)Ta tragedia dotyka także mnie osobiście, ale jako szef rządu muszę podjąć także działania dotyczące i śledztwa i opieki nad rodzinami zmarłych. Chcę wszystkich zapewnić, że podległe mi urzędy i urzędnicy będą pracowali 24 godziny na dobę, aby konsekwencje tej tragedii dla rodzin, dla najbliższych były najmniejsze z możliwych. Wiem, że tym nie ugasimy niczyjego bólu – sam czuję go wyjątkowo mocno – ale nikt nas nie zwalnia z obowiązku – państwo polskie musi i będzie funkcjonować.(...)

Będę opinię publiczną informował o wszystkich zdarzeniach, także o postępach w śledztwie i o pracach zabezpieczających sytuację rodzin dzisiaj tragicznie zmarłych.

**List rodzin do premiera. Bez ŻADNEJ sugestii dotyczącej pieniędzy. Czy premier przeprosi?** , *Wpolarityce.pl*, 30.10.2010

[http://www.wpolarityce.pl/view/3345/List\\_rodzin\\_do\\_premiera\\_Bez\\_ZADNEJ\\_sugestii\\_dotyczacej\\_pieniedzy\\_Czy\\_premier\\_przeprosi\\_.html](http://www.wpolarityce.pl/view/3345/List_rodzin_do_premiera_Bez_ZADNEJ_sugestii_dotyczacej_pieniedzy_Czy_premier_przeprosi_.html)

Pełna treść listu:

---

Szanowny Panie Premierze,

Prosimy o spowodowanie zorganizowania spotkania z Panem Premierem przedstawicieli i pełnomocników rodzin osób, które zginęły w dniu 10 kwietnia 2010 r. w katastrofie lotniczej pod Smoleńskiem.

Uważamy spotkanie za konieczne w związku z nadal istniejącymi wątpliwościami dotyczącymi działań podejmowanych w tej sprawie przez polskie instytucje oraz sposobu i efektu ich współpracy z odpowiednimi organami Federacji Rosyjskiej.

Najważniejsze wątpliwości – co istotne – nie jedyne, dotyczą problemu identyfikacji i sekcji zwłok, jak też czynności podjętych przez polski rząd działający pod Pańskim kierownictwem, celem m. in. niezwłocznego sprowadzenia do kraju kompletnego wraku samolotu TU-154M, ze szczególnym uwzględnieniem rejestratorów lotu wraz z oryginalnymi danymi.

Zwracamy się przy tym z prośbą, aby Pan premier zaprosił na to spotkanie podległych sobie ministrów: Panią Ewę Kopacz, Pana Tomasza Arabskiego oraz Pana Jerzego Millera. Prosimy też, aby w tym spotkaniu wzięli udział zaproszeni przez Pana Premiera Prokurator Generalny RP Pan Andrzej Seremet oraz Naczelny Prokurator Wojskowy Pan gen. Bryg. Krzysztof Parulski.

Wierzymy, iż mimo bardzo wielu obowiązków znajdzie Pan Premier czas na spotkanie z nami, celem wyjaśnienia wątpliwości, w sprawie tak istotnej dla spokoju naszego dalszego życia.

Prosimy jednocześnie, w trosce o Pański czas, aby Pan Premier spowodował udział wszystkich osób wymienionych wyżej, bowiem chcielibyśmy uniknąć sytuacji, w której część pytań pozostałaby bez odpowiedzi i konieczne byłoby ponowienie spotkania.

Panie Premierze, uprzejmie prosimy o wyznaczenie terminu i miejsca spotkania.

Licząc na przychylność Pana Premiera przy rozpatrywaniu naszej prośby wierzymy, że sprawa tzw. katastrofy smoleńskiej jest nie tylko dla nas problemem najwyższej wagi, ale iż również rząd RP traktuje ją priorytetowo.

Z wyrazami szacunku rodziny ofiar katastrofy:

Andrzeja Błasika, Katarzyny Doraczyńskiej, Aleksandra Fedorowicza, Janiny Fetlińskiej, Franciszka Gągora, Grażyny Gęsickiej, Kazimierza Gilarskiego, Przemysława Gosiewskiego, Roberta Grzywny, Mariusza Handzlika, Pawła Janeczka, Dariusza Jankowskiego, Natalii Januszko, Janusza Kochanowskiego, Janusza Krupskiego, Janusza Kurtyki, Andrzeja Kwaśnika, Bronisława Kwiatkowskiego, Wojciecha Lubińskiego, Zenony Mamontowicz-Łojek, Stefana Melaka, Tomasza Merty, Stanisława Mikke, Aleksandry Natalii-Świat, Jana Osińskiego, Tadeusza Płoskiego, Arkadiusza Protasiuka, Krzysztofa Putry, Sławomira Skrzypka, Jacka Surówki, Aleksandra Szczygły, Izabeli Tomaszewskiej, Anny Walentynowicz, Zbigniewa Wassermana, Stanisława Zająca, Janusza Zakrzeńskiego, Artura

Ziętka

**Donald Tusk sugeruje, że rodziny ofiar 10/04 chcą... pieniędzy! Czy można bardziej urazić?** ,Wpolarityce.pl, 29.10.2010

[http://wpolarityce.pl/view/3339/Donad\\_Tusk\\_sugeruje\\_ze\\_rodziny\\_ofiar\\_10\\_04\\_chca\\_\\_\\_pieniedzy\\_Czy\\_mozna\\_bardziej\\_urazic\\_.html](http://wpolarityce.pl/view/3339/Donad_Tusk_sugeruje_ze_rodziny_ofiar_10_04_chca___pieniedzy_Czy_mozna_bardziej_urazic_.html)

Wypowiedź Donalda Tuska: Jest oczywiście problem - bo być może tego ma dotyczyć spotkanie - roszczeń. I pracuje zespół, bo nie chcemy, w najmniejszym stopniu nie chcielibyśmy, aby roszczenia rodzin, te roszczenia finansowe, były realizowane, czy jakoś tam dogadywane, w atmosferze konfliktu.

**Znicze, które nie chcą się palić, Zuzanna Kurtyka, sob., 30/10/2010 - 17:26**

<http://www.blogpress.pl/node/6355>

Z niedowierzaniem, w piątkowy wieczór odebrałam telefon od znajomych informujący o tym jak pan Tusk wypowiedział się na temat listu rodzin ofiar katastrofy samolotu rządowego Tu-154 dotyczącego prośby o spotkanie w sprawie smoleńskiego śledztwa. Włączyłam telewizor, sprawdziłam w internecie. Prawda. Szok.

Premier rządu polskiego nie rozumie tego co czyta. Rozumiem, że 30% szóstoklasistów nie rozumie czytanego tekstu na egzaminie kompetencyjnym po klasie szóstej, ale Prezes Rady Ministrów? Bo przecież niemożliwe żeby był aż tak obłudny i zły. Nie prosimy Pana Tuska o odszkodowania.

**Tusk powiadamia sms-em, blog, ks. Tadeusz Isakowicz-Zaleski, 08.11.2010**

<http://www.isakowicz.pl/index.php?page=news&kid=8&nid=3527>

Żona jednego z moich przyjaciół, który zginął w Tragedii Smoleńskiej poinformowała mnie, że zaproszenie na środowe spotkanie z premierem Tuskiem dostała - uwaga! - sms-em. No dodatek wysłano go w niedzielę popołudniu, co jej ze względu na odległość do Warszawy, jak i obowiązki zawodowe i rodzinne, praktycznie uniemożliwia udział w tym spotkaniu.

Powiadając w ten sposób cynik Tusk nie tylko lekceważy rodziny, ale i świadomie uniemożliwia niektórym osobom udział w tym spotkaniu. W środę ma bowiem odbyć się spektakl jednego tylko aktora, potrzebny jego partii do kampanii wyborczej, więc obecność osób, które zadawałyby trudne pytania nie jest pożądana

**Malgorzata Wassermann: "Premier nie mógł nas bardziej obrazić i urazić w tej sytuacji", Wpolarityce.pl, 02.11.2010**

[http://www.wpolarityce.pl/view/3443/Malgorzata\\_Wasserman\\_\\_\\_Premier\\_nie\\_mogl\\_nas\\_bardziej\\_obrazic\\_i\\_urazic\\_w\\_tej\\_sytuacji\\_.html](http://www.wpolarityce.pl/view/3443/Malgorzata_Wasserman___Premier_nie_mogl_nas_bardziej_obrazic_i_urazic_w_tej_sytuacji_.html)

My liczymy na to, że to spotkanie wniesie bardzo dużo. Proszę pamiętać o tym, że poza tym, co jest w aktach, i poza kwestią wątku śledztwa, pozostaje bardzo wiele pytań związanych z tym, jak wyglądały uzgodnienia odnośnie tego, kto będzie prowadził śledztwo, jaka będzie podstawa prawna tego śledztwa. (...)

Będziemy chcieli zapytać na przykład o kwestię wraku samolotu, będziemy chcieli zapytać o kwestię czarnych skrzynek, będziemy chcieli zapytać o to, co robili polscy prokuratorzy będący na terytorium państwa rosyjskiego, a dokładnie w Moskwie, przez kilka tygodni. (...)

Panie redaktorze, otóż w piątek pan premier, będąc w Brukseli, powiedział, że spodziewa się, że chcemy z nim rozmawiać o pieniądzech. Myślę, że nie mógł nas bardziej obrazić i urazić w tej sytuacji. Nigdy nie prosiliśmy go o pieniądze i o te pieniądze go prosić nie będziemy. Jeżeli dojdziemy do przekonania, że będziemy chcieli walczyć o odszkodowania, to będziemy walczyć o nie w sądzie. Na pewno nie będziemy prosić o to polskiego premiera.

**Wypowiedź Andrzeja Melaka o spotkaniu z premierem Donaldem Tuskiem 10.11.2010**

<http://www.radiomaryja.pl/dzwieki/2010/11/2010.11.12.akt01.mp3>

Powiedział tak: jeśli kogokolwiek uraziłem, grzecznie przepraszam.

**Wdowa ujawnia słowa Tuska, po których wyszła, Dziennik.pl, 11.12.2010**

<http://wiadomosci.dziennik.pl/wydarzenia/artykuly/313081,wdowa-ujawnia-slowa-tuska-po-ktorych-wyszla.html>

Z relacji uczestników spotkania wynika, że rozmowy przebiegały w nerwowej i "ostrej" atmosferze. Część rodzin uważa, że szef rządu obraził Ewę Kochanowską, wdowę po Januszu Kochanowskim, mówiąc, że jej pytanie było bezzcelne.

"W czasie wysłuchania publicznego w Brukseli, gdzie jedną z osób referujących była moja córka, po jej wystąpieniu europoseł, były prezydent Litwy Vytautas Landsbergis powiedział do niej „pani życie jest zagrożone proszę uważać jadąc samochodem”. Zapytałam premiera, czy taka sytuacja jest możliwa. Wtedy usłyszałam, że moje pytanie jest bezzcelne" - relacjonowała Kochanowska.

**Wassermann: Ujawnijmy nagrania ze spotkań z premierem**, TVN24, 12.12.2010

<http://www.tvn24.pl/0,1685896,0,1,wassermann-ujawnijmy-stenogramy-ze-spotkania,wiadomosc.html>

- Bezwzględnie muszą być ujawnione nagrania z obu spotkań, bo tylko one pokażą, co się tam naprawdę działo – zaznaczyła na początku rozmowy Wassermann. Według niej spotkanie było urzędowe i nie trzeba pytać pozostałych uczestników o zgodę.

(Paweł Deresz): - Wielokrotnie na spotkaniach zabierałem głos i nie chciałbym, aby pan Hofman czy inni ludzie, którzy nawołują do opublikowania nagrań, dowiedzieli się o moich osobistych cierpieniach i przeżyciach. Sądzę, że zdecydowana większość uczestników spotkania poprze mój punkt widzenia.

**Incydent na spotkaniu. "Pani Kochanowska pytała, czy premier wydał rozkaz zamordowania jej"**, Gazeta.pl, 12.12.2010

[http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,8804531,\\_Pani\\_Kochanowska\\_zapytala\\_czy\\_premier\\_wydal\\_rozka\\_z.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80269,8804531,_Pani_Kochanowska_zapytala_czy_premier_wydal_rozka_z.html)

- Premier zareagował bardzo burzliwie na wypowiedź pani Kochanowskiej. Wdowa po Januszu Kochanowskim zapytała, czy może czuć się bezpieczna, gdy głośno mówi o katastrofie smoleńskiej. Jak stwierdziła, obawia się zamachu na swoje życie - tak wczorajszy incydent na spotkaniu rodzin ofiar katastrofy smoleńskiej opisuje w Radiu ZET rzecznik rządu Paweł **Graś**. Jak relacjonuje, pytanie Kochanowskiej można streścić tak: "Panie premierze, czy pan wydał rozkaz zamordowania mnie i tych, którzy śmieją zadawać głośne pytania o Smoleńsk?". - To jest bezczelność - komentuje Graś.

**Ewa Kochanowska: Pozwę Grasia, bo mnie niszczy**, SE, 14.12.2010

[http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/pozwe-grasia-bo-mnie-niszczy\\_163980.html](http://www.se.pl/wydarzenia/opinie/pozwe-grasia-bo-mnie-niszczy_163980.html)

Nie starliśmy się z premierem, choć trochę mu puściły nerwy. Ale co ja poradzę na to, że premier ma krótki lont i nasyła na mnie rzecznika Grasia? Rzecznik rządu rozdał całą sprawę do kryminalnych rozmiarów. Wypaczył sens mojego pytania i nie mogę sobie pozwolić na takie insynuacje. Nie chcę być mianowana na naczelną wariatkę III RP. To niszczy moją reputację i podważa wiarygodność. Dlatego go pozwę.

**"Nieznane fakty ws. katastrofy smoleńskiej"**, wp.pl, 13.12.2010, Autor: Anna Kalocińska

<http://wiadomosci.wp.pl/kat,1329,title,Nieznane-fakty-ws-katastrofy-smoleńskiej,wid,12942153,wiadomosc.html?tid=1b6fc>

Zdaniem Rogalskiego w przeciwieństwie do pierwszego spotkania z Donaldem Tuskiem, które miało miejsce 10 listopada, atmosfera na sobotnim posiedzeniu od początku była bardzo zła. Mówi o „pewnej taktyce” premiera. – Tusk udzielał odpowiedzi w głównej mierze na pytania, wcześniej skierowane do niego drogą mailową.

- Dementuję słowa pana Deresza – mówi Rogalski. – Nie sądzę, żeby była duża aktywność pełnomocników. Owszem oni też zadawali pytania, ale rodziny również. Ze strony pełnomocników nie widziałem na pewno żadnych zachowań nagannych. Zachowywali się jak najbardziej kulturalnie, w przeciwieństwie do premiera Tuska – ocenia.

Podczas spotkania z Tuskiem miało też paść pytanie o to, dlaczego rodziny nie zostały poinformowane o tym, że mogą uczestniczyć przy wkładaniu zwłok do trumien i ich zamykaniu. W ramach odpowiedzi – relacjonuje Rogalski – usłyszeli cytaty aktów prawnych i komentarz premiera, że nikt nie zakazywał rodzinom obecności podczas wkładania zwłok do trumien.

- Dopiero po nagabywaniach i ogromnego wzburzenia zgromadzonych, strona rządowa przyznała, że nie do końca dobrze postąpiła, nie informując wcześniej rodzin, że mogą uczestniczyć przy wkładaniu zwłok do trumien. Jednak ta pierwsza odpowiedź, że „nikomu nie zakazywali” była jak uderzenie tych rodzin w twarz – mówi Rogalski.

- Tusk zachował się skandalicznie, to było niegodne premiera. Ewa Kochanowska zapytała, czy zadawanie pytań dotyczących katastrofy smoleńskiej jest niebezpieczne. I to wprowadziło premiera z równowagi, który wprowadził się w stan niezrównoważenia emocjonalnego, mimo że premier podczas spotkań wielokrotnie prosił o powściągliwość w emocjach. Zaczął krzyczeć do mikrofonu, nakręcał się. To właściwie była słowna napaść przy użyciu obraźliwych słów – mówi Rogalski. Tusk miał powiedzieć Kochanowskiej jedno z dwóch sformułowań: „jest pani bezczelna”, albo „to jest bezczelność”, a także, że uprawia „obłudną insynuację”.

- Te słowa były wypowiedziane w naprawdę dużym wzburzeniu premiera. To było właściwie krzyczenie do mikrofonu i każde kolejne zdanie przynosiło nowe inwektywy w stronę Ewy Kochanowskiej i całej sytuacji – mówi Rogalski.

- Tusk powinien wyrazić skruchę i szczerze przeprosić Ewę Kochanowską. Podobnie jak Paweł Graś powinien przeprosić za obraźliwe insynuacje, co do interpretacji pytania Ewy Kochanowskiej, gdy usprawiedliwiał zachowanie premiera.

- Tusk zachowywał się buńczucznie, bardzo nerwowo. Od początku było widać, że wszystko jest przygotowane tak, żeby spotkanie odbywało się według formuły, jaką zaplanowała strona rządowa. To właściwie uniemożliwiało rodzinom dowiedzenie się więcej niż premier chce powiedzieć. Wszelkie próby były skazane na niepowodzenie,

dlatego że mikrofony były zabrane. Odpowiedzi były wielokrotnie bardzo krótkie, niewyczerpujące – mówi mecenas.

*W dniu 23.02.2011 Superexpress dotarł do nagrania wymiany zdań pomiędzy Ewą Kochanowską a premierem Tuskiem. Wynika z niego jednoznacznie, że rzecznik Graś kłamał relacjonując w mediach tę rozmowę.*

**Donald Tusk wścieka się o Smoleńsk: Mam DOSYĆ wysłuchiwanie uwag na temat domniemanego zabójstwa! - NAGRANIE, YouTube, SE, 23.02.2011**

[http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/tak-wscieka-sie-donald-tusk\\_172672.html](http://www.se.pl/wydarzenia/kraj/tak-wscieka-sie-donald-tusk_172672.html)

#### **Fragment rozmowy w biurze premiera Tuska**

**Ewa Kochanowska**, wdowa po Januszu Kochanowskim (+70 l.): (...) Może na chwileczkę zostawmy umarłych, jeśli pan pozwoli, bo mam pytanie o żywych. Czy pana zdaniem pytanie jak, nawet nie dlaczego, ale jak zginął mój mąż jest pytaniem zagrażającym życiu? Ponieważ w czasie po wystąpieniu mojej córki w Parlamencie Europejskim, europoseł Landsbergis, były prezydent Litwy, odnosząc się do jej zdecydowanej, skomponowanej bardzo prawniczo wypowiedzi, powiedział wprost: "Jest pani w niebezpieczeństwie. I dlatego proszę uważać. Na przykład podczas jazdy samochodem". Chciałam zapytać, czy zadawanie pytań jest zagrażające życiu?

**Premier Donald Tusk** (54 l.): (...) ale w najmniejszym stopniu nie zamierzam odpowiadać na tego typu pytania i wypowiedzi. (...) Wie pani co, bo rozmawiamy o sprawach, które nie znoszą ironicznego dystansu (...) Bardzo cenię sobie pani pytanie, ale jest ono oburzające. Ono jest oburzające.

(...) Więcej nie będę odpowiadał na tak obraźliwe insynuacje (*SŁYCHAĆ UDERZENIE w stół - przyp. red.*) (...) Mam dosyć wysłuchiwanie uwag na temat domniemanego zabójstwa (...), bo boi się tego rządu (...) Nie interesuje mnie wypowiedź pana Landsbergisa w tej sprawie.

(...) Proszę zostać ze swoim poglądem, jeśli pani ma satysfakcję, że ją tak potraktowano. I proszę zapytać premiera Landsbergisa, a nie mnie!

*Wieczorem w dniu upublicznienia nagrania Graś przeprosił Ewę Kochanowską za pośrednictwem mediów.*

**Graś: przepraszam panią Kochanowską, rp.pl, 23.02.2011**

[http://www.rp.pl/artukul/616974\\_Gras--przepraszam-pania-Kochanowska.html](http://www.rp.pl/artukul/616974_Gras--przepraszam-pania-Kochanowska.html)

"Zarówno pan premier jak i większość obecnych na tym spotkaniu bardzo dotknęły te słowa, bardzo boleśnie pan premier to odczuł i stąd jego reakcja. Ja uważam, że sprawa jest zamknięta, jeśli moje przeprosiny mogą coś wnieść, to oczywiście panią Kochanowską przepraszam. Odebrałem te słowa jako zarzut pod adresem rządu, zarzut takiego najwyższego kalibru" - powiedział dziennikarzom w Jerozolimie rzecznik rządu.

*W numerze 31-32/2010 tygodnika „Najwyższy Czas!” ukazał się artykuł Leszka Szymowskiego „Dowody matactwa”.*

*Zawarto w nim informację że dziennikarze gazety mieli dostęp do zdjęć wykonanych na miejscu katastrofy przez funkcjonariusza FSB. Zostały one udostępnione gazecie przez oficera Agencji Wywiadu. Jedno z tych zdjęć, wykonane o godz. 14:52 czasu lokalnego, przedstawia zwłoki Prezydenta.*

*Opis obrażeń jakim uległ Lech Kaczyński jest w pewnym istotnym szczególe odmienny od opisanego w artykule przytoczonym poniżej, również powołującym się na dostępny materiał fotograficzny.*

*W sytuacji braku możliwości jednoznacznego zweryfikowania podanych informacji, nie można wykluczyć przypuszczeń że:*

*- jedno z przywołanych źródeł dezinformuje, lub*

*- w przypadku gdy oba artykuły są zgodne z prawdą, po godzinie 14:52 zwłoki Prezydenta uległy dodatkowym obrażeniom.*

*Autorowi znane są ogólnie dostępne relacje świadków którzy 10.04. identyfikowali ciało Prezydenta. Mimo braku jednoznacznych i szczegółowych informacji w ich wypowiedziach, pośrednio potwierdzali one informacje zawarte w artykule „Gazety Wyborczej”.*

**Jak znaleziono ciało Lecha Kaczyńskiego, Gazeta Wyborcza 17.12.2010, Autor: Wojciech Czuchnowski w związku z drastycznymi, raniącymi wrażliwość rodziny ofiary katastrofy treściami Autor nie linkuje przedmiotowego artykułu.**

Nie ma wątpliwości, że na miejscu katastrofy smoleńskiej znaleziono zwłoki prezydenta. Dowodzą tego filmy zrobione przez oficerów BOR. Ze względu na drastyczność szczegółów uważaliśmy, że nie należy tego materiału publikować. Jednak wypowiedzi mec. Rogalskiego wprowadzają w błąd opinię publiczną. Dlatego drukujemy część opisu (...)

"Gazeta" ma szczegółowy opis miejsca katastrofy i stanu zwłok prezydenta. Opis ten powstał na podstawie

udostępnionych nam nieoficjalnie kilkudziesięciu zdjęć i filmów nakręconych na miejscu katastrofy przez pięciu oficerów BOR.

Filmy i zdjęcia mają klauzulę "ściśle tajne" i prawdopodobnie nigdy nie zostaną upublicznione.

*Zdaniem Autora celem opublikowania przedmiotowego artykułu jest m.in.:*

*-pokazanie że „Gazeta Wyborcza” ma dostęp do tajnych materiałów śledztwa i ostrzeżenie poszkodowanych oraz ich pełnomocników, że w razie publicznie wyrażonych wątpliwości co do zawartości trumien lub prób wystąpień o ekshumację ofiar katastrofy nie zawaha się ich upublicznić, także w części mogącej zranić uczucia rodzin,  
-próba sprowokowania Jarosława Kaczyńskiego lub PiS do wypowiedzi albo działań odwracających uwagę opinii publicznej od innych tematów.*

**Jakub Opara: 3 osoby przeżyły katastrofę - tak powiedział nam ambasador Turowski, RMF24, 07.01.2011, 08:02**  
<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-jakub-opara-3-osoby-przezyly-katastrofe-tak,nId,316818>

*Jakub Opara:* Do tej pory, panie redaktorze, nie mogę uwierzyć, jak dwóch prominentnych przedstawicieli polskiego rządu, czyli pan minister Arabski oraz pan minister Graś, pojawili się na płycie lotniska tuż przed premierem, towarzyszyły im 2-3 busiki dziennikarzy, my staliśmy na tej płycie lotniska bardzo blisko nich. Prowadzili między sobą bardzo ożywiony dialog. Proszę mi wierzyć, panie redaktorze, że nie dysponowaliśmy w tym momencie mikrofonami kierunkowymi, którymi moglibyśmy dokładnie usłyszeć, co mówią. Mówili tak głośno, że nie dało się tego ukryć.

*Konrad Piasecki:* Ale co było w tym dialogu takiego, co pana tak strasznie poruszyło?

*Jakub Opara:* Analizowali sytuację, co zrobić, jak przyjedzie Jarosław Kaczyński, jak się zachować, w którym miejscu ma się odbyć shake-hand pomiędzy premierem Tuskiem a premierem Putinem, gdzie mają się uściśnąć. Dla nas to było porażające. Wydawało nam się, że oni tego nie mówią, bo urzędnicy tego pokroju nie powinni na miejscu tragedii, na miejscu cierpienia ludzkiego zajmować się takimi rzeczami. Było to dla nas niewyobrażalne.

*Konrad Piasecki:* Twierdzi pan też, że zajmowali się niedopuszczeniem do spotkania Tusk - Kaczyński.

*Jakub Opara:* Tak, cały czas kombinowali, jak zrobić, żeby spotkanie między Kaczyńskim a Tuskiem nie doszło do skutku. Mówili między sobą: "A co zrobimy, jak podjedzie tędy. To my podejmiemy z drugiej strony. A co zrobimy, jak podjedzie tędy? To my wycofamy się w drugą stronę".(...) Tak, jestem gotów w sądzie powtórzyć te słowa i deklaruje panu redaktorowi, że jakby była taka możliwość - wiem, że to jest dość wirtualne - żeby poddać to, co mówię w filmie jak i to, co mówię teraz badaniu na wariografie, to bardzo chętnie poddam się takiej próbie. Niezależnie od tego, czy na to samo zgodzi się minister Graś bądź minister Arabski.

**Kowal: To Kaczyński nie chciał spotkania z Tuskiem w Smoleńsku, wiadomości.pl, 07.01.2011, 16:55**

<http://www.rmfm24.pl/opinie/wywiady/kontrwywiad/news-jakub-opara-3-osoby-przezyly-katastrofe-tak,nId,316818>

Paweł Kowal był obecny na miejscu katastrofy smoleńskiej 10 kwietnia. - Wydaje mi się, że to stronie rządowej zależało na spotkaniu Donalda Tuska z Jarosławem Kaczyńskim. To prezes PiS nie był na nie gotowy - powiedział RMF FM.

- Nie byłem świadkiem wszystkich rozmów pomiędzy Grasiem i Arabskim, mogę wypowiedzieć się jedynie w sprawie rozmów, w których sam uczestniczyłem. Kilkakrotnie padały w nich propozycje spotkania zarówno z Donaldem Tuskiem, jak i z premierem Putinem - dodał.

*2 dni po premierze filmu „Mgła” i kilka godzin po wypowiedzi Jakuba Opary, Paweł Kowal (1) swoją wypowiedzią medialnie „przykrył” skandaliczne zachowanie współpracowników premiera, zwracając uwagę że J.Kaczyński wieczorem 10.04. nie był „gotów” do spotkania. O ile sam fakt że J.Kaczyński odmówił obcesowemu „zaproszeniu” Putina do jego namiotu w celu „przyjęcia kondolencji” nie ulega kwestii, to trudno uznać iż dzień i godzina udzielenia tej wypowiedzi przez P.Kowala (PjN) jest przypadkowy i nie ma na celu zdyskredytowania wypowiedzi Opary.*

*(1) Paweł Kowal był podejrzewany o współpracę z WSI.*

**Kowal: ktoś mnie wrabiał, TVN24, 11.01.2008**

<http://www.tvn24.pl/1,1534979,druk.html>

*- Nie miałem świadomości, że rozmawiam z funkcjonariuszami Wojskowych Służb Informacyjnych. Gdy się zorientowałem, zerwałem kontakt. Z tej współpracy nic nie wyszło - przekonywał na antenie TVN24 Paweł Kowal. - Nigdy nie podjąłem żadnej współpracy. Nigdy nie napisałem żadnej ekspertyzy - dodał poseł.*

*O kontaktach Kowala z WSI od 2006 r. mieli wiedzieć Lech Kaczyński i Zbigniew Wassermann. Jak wynika z informacji "Dziennika", Kowal zaczął być nagabywany przez WSI w 2003 r.*

*Shef PiS Jarosław Kaczyński powiedział dziennikarzom, że wiedział o próbie werbunku*

*Pawła Kowala przez WSI, ale że była to próba nieudana.*

*Pod koniec września 2006 r., gdy trwała weryfikacja WSI, Zbigniew Wassermann poprosił o pilne przedstawienie mu dokumentów na temat kolegi z partii.*

*Co ciekawe, wkrótce dokumentami na temat Kowala zainteresowały się inne osoby z rządzącego obozu. Sławomir **Cenckiewicz**, szef komisji likwidacyjnej WSI, do sprawdzenia tych akt wydelegował doktora Filipa Musiała z krakowskiego IPN. Dziś żaden z nich nie komentuje sprawy.*

*Jak pisze "Dziennik", "podwójne sprawdzenie" wynikało z tego, że ekipa **Macierewicza** nie miała zaufania do Wassermanna. Sam Macierewicz miał w trakcie prac nad swoim raportem wystąpić na piśmie do szefa wywiadu Witolda **Marczuka** o przekazanie materiałów na temat Kowala. Marczuk nie zezwolił jednak na oddanie materiałów w ręce Macierewicza.*

**Smoleński biznes**, *Nasz Dziennik*, 01.02.2011, Autor: Jacek Dytkowski

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110201&typ=po&id=po01.txt>

Stacja telewizyjna TVN zawiera kontrakty ze swoimi lotniczymi "ekspertami" - ustalił "Nasz Dziennik". Innymi słowy, wypowiadający się na temat katastrofy smoleńskiej są za to gratyfikowani. Podpisują też zobowiązanie do nieudzielania wypowiedzi w innych mediach. TVN od początku konsekwentnie forsuje tezę o winie polskich pilotów, lądujących pod presją "głównego pasażera". Miedioznawcy zwracają uwagę, że taki system sponsoringu może sprzyjać nieobiektywnemu przekazowi. "Eksperci", znając profil stacji, artykułują wyłącznie takie tezy, których ich zleceniodawca oczekuje.

"Nasz Dziennik" zwrócił się z pytaniem o zasady i stawki kontraktu do rzecznika stacji, Karola Smołağa. Jednak kiedy usłyszał on pytanie o finansowanie ekspertów, to nie był zbyt wylewny i odmówił komentarza.

Doktor Joanna Taczkowska, znawca prawa prasowego z Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej i Medialnej, przyznaje, że sytuacja opłacania ekspertów może mieć wpływ na obiektywność przekazu. „Moim zdaniem, nie powinno dochodzić do sytuacji finansowania ekspertów przez media, choć z prawnego punktu widzenia wszystko jest lege artis.”

**Georgian TV foretold murder of Polish President by Russian KGB terrorists (2)**

Publication time: 11 April 2010, 14:22

<http://kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/11/11838.shtml>

The killing of the Polish President Lech Kaczynski in a plane crash organized by the KGB (FSB), was reported on March 13, 2010 by the Georgian TV channel Imedi.

<http://is.park.ru/doc.jsp?urn=27375571>

A half-an-hour-long film about an alleged Russian aggression against Georgia foretold the killing of Lech Kaczynski in an explosion of his presidential plane.

**Gruzińska telewizja przepowiedziała morderstwo polskiego Prezydenta przez rosyjskich terrorystów z KGB**, 11.04.2010. 14:22

<http://kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/11/11838.shtml> (2)

O zabójstwie polskiego Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w katastrofie lotniczej zorganizowanym przez KGB(FSB) doniósł 13.03.2010 gruziński kanał telewizyjny Imedi.

<http://is.park.ru/doc.jsp?urn=27375571>

Półgodzinny film o rzekomej rosyjskiej agresji na Gruzję zapowiedział śmierć Lecha Kaczyńskiego w eksplozji prezydenckiego samolotu.

(2) *Kavkaz Center (www.kavkazcenter.com) jest niezależną islamską czeczeńską agencją internetową.*

**International terrorists from FSB Russia murdered Polish President with EMP**, 14.04.2010, 12:54

Kavkaz Center (2)(3)

<http://kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/14/11842.shtml>

The Romanian Global News ([http://www.rgnpress.ro/content/view/42671/1/#Scene\\_1](http://www.rgnpress.ro/content/view/42671/1/#Scene_1)) was the only outlet of the Rumanian media which reported about the attack of international terrorists from the FSB Russia against the plane of the Polish President in Smolensk, in which the whole Polish elite had been exterminated. The Rumanian agency cites its sources in the security structures of the NATO. The report has not been officially confirmed yet, but increasing evidence testifies that the Russians really eliminated the leadership of Poland in the most brutal crime of this century.

The Russian claim of a "human error" and other Russian disinformation campaigns can not conceal the fact of a sudden and total failure of all the equipment on board the plane and free the Russians of suspicions that they destroyed the

plane in a terrorist attack.

Sources in the Polish Ministry of Defense in Warsaw reported exclusively to the Romanian Global News that Russian military carried out experiments in the past with electromagnetic weapons on its military base in the area of the military airfield where the plane of the Polish president tried to land.

In 2008, Moscow said it had created the most powerful electromagnetic weapon of all time, known as the EMP (electromagnetic pulse), the Russian paper Pravda reported.

"The immense power of billions of watts is being generated, and the weapon is of extremely small size. The innovation is that electromagnetic pulses emitted by the new weapon is much shorter, but extremely powerful," said Gennady Mesyats, the Vice President of the Russian Academy of Science and director of the Lebedev Physics Institute.

"Such small weapon has never been created in the past and yet it is extremely powerful. . There were similar devices, made during the Cold War, but their size was huge. Our device is at least 10 times more powerful than any weapon created abroad," said Mikhail Yaladin, a scientist credited with the development of the electromagnetic super weapon.

Any electronic equipment fails to operate in the near of the electromagnetic device, when the generator is running. The device was shown in Yekaterinburg. According to Russian military scientists, it produces results similar to a lightning stroke or a nuclear explosion. The weapon was called Nika, after the Greek goddess of victory.

A weapon of this type can interfere with electronic equipment and engines of any aircraft, Polish military sources said to the Romanian Global News. It is very difficult to detect it because of a short period of the use of the electromagnetic beam.

Kaczynski brothers were among the strongest defenders Polish national interests, both from Moscow and from Germany and Brussels.

Under their leadership, one of the largest Russian spy networks has been destroyed by the Polish military counterintelligence. This is one of the hardest blows that Moscow has ever got in the NATO area.

The Rumanian news agency is not the only one who distrusts the Russians.

Israeli media outlets do not trust the official Russian version about the causes of the plane crash near Smolensk as well, the Rumanian Global News says. Some of them are inclined to see a Kremlin-style murder in this incident, reports the izrus.co.il.

Many analyst believe that the tragedy was staged by the Kremlin, which hated Kaczynski, because of his anti-Russian stance.

On April 10, the first "Israeli" TV channel as well as the second one mentioned a possible involvement of Putin in the death of the Polish president.

Next day, on April 11, doubts were expressed in the print media.

*(2) Kavkaz Center (www.kavkazcenter.com) is a Chechen internet agency which is independent, international and Islamic.*

*(3) Przedmiotowy cytat przytoczono wyłącznie w celach informacyjnych. Przytoczone w nim stwierdzenia o zamachu na samolot bronią EMP nie znalazły potwierdzenia.*

***Międzynarodowi terroryści z FSB zamordowali polskiego prezydenta impulsem elektromagnetycznym, 14.04.2010, 12:54, Kavkaz Center (2)(3)***

<http://kavkazcenter.com/eng/content/2010/04/14/11842.shtml>

„Romanian Global News” ([http://www.rgnpress.ro/content/view/42671/1/#Scene\\_1](http://www.rgnpress.ro/content/view/42671/1/#Scene_1)) było jedynym rumuńskim źródłem które poinformowało o ataku międzynarodowych terrorystów z FSB na samolot polskiego Prezydenta w Smoleńsku, w którym zginęła cała polska elita . Rumuńska agencja powołuje się na struktury bezpieczeństwa w NATO. Raport nie został jeszcze potwierdzony, ale rosnąca liczba dowodów świadczy o tym że Rosjanie rzeczywiście wyeliminowali przywództwo Polski w najbrutalniejszej zbrodni tego stulecia.

Rosyjskie stwierdzenia o „błędzie ludzkim” i inne rosyjskie kampanie dezinformacji nie mogą przysłonić faktu całkowitej awarii całego wyposażenia na pokładzie samolotu i uwolnić Rosjan od podejrzeń że to oni zniszczyli samolot w ataku terrorystycznym.

Źródła w MON poinformowały „Romanian Global News” że rosyjskie wojsko w przeszłości przeprowadzało doświadczenia z bronią elektromagnetyczną w bazie wojskowej na terenie lotniska na którym próbował lądować samolot Prezydenta.

W 2008 roku Moskwa ogłosiła o skonstruowaniu najpotężniejszej w historii broni elektromagnetycznej (EMP)- doniosła gazeta „Prawda”.

[http://english.pravda.ru/science/tech/04-09-2008/106296-electromagnetic\\_super\\_weapon-0/](http://english.pravda.ru/science/tech/04-09-2008/106296-electromagnetic_super_weapon-0/)

„Krótkotrwały impuls o mocy miliardów Watów generowany jest przez broń o małych rozmiarach. Przełom polega na wygenerowaniu impulsu elektromagnetycznego trwającego krócej, ale silniejszego niż dotychczas”- mówi Gennady Mesyats, wiceprzewodniczący Rosyjskiej Akademii Nauk i dyrektor Instytutu Fizycznego Lebediewa.



„Nigdy dotąd nie stworzono tak małej, a jednocześnie potężnej broni. W okresie Zimnej Wojny były podobne urządzenia, ale miały duże rozmiary. Nasza broń jest co najmniej 10 razy silniejsza niż jakikolwiek jej odpowiednik skonstruowany za granicą”- powiedział Michaił Jaladin, naukowiec zaangażowany w badania nad nową bronią.

Każde urządzenie elektroniczne odmawia pracy w pobliżu włączonego generatora elektromagnetycznego. Generator zaprezentowano w Jekaterinburgu. Jak twierdzą rosyjscy naukowcy, moc impulsu jest porównywalna z błyskawicą lub impulsem pochodzącym od eksplozji nuklearnej. Broń nazwano Nike, na cześć greckiej bogini zwycięstwa.

Broń tego typu zakłóca wyposażenie elektroniczne i silniki samolotu- stwierdziło polskie źródło wojskowe w wypowiedzi dla „Romanian Global News”. Jest bardzo trudne do wykrycia z powodu krótkiego czasu działania impulsu.

Bracia Kaczyńscy należeli do najbardziej konsekwentnych obrońców narodowych interesów Polski, od Rosji i Niemiec po Brukselę.

W czasie ich rządów polski kontrwywiad wojskowy zlikwidował jedną z największych rosyjskich siatek szpiegowskich. To jedna z największych klęsk Moskwy na terenie państw NATO.

Rumuńska agencja nie jest jedyną która nie ufa Rosjanom.

Izraelskie źródła również nie wierzą w oficjalną rosyjską wersję przyczyn katastrofy pod Smoleńskiem- stwierdza „Romanian Global News”. Niektóre z nich wskazują na morderstwo w stylu Kremla - donosi izrus.co.il.

Niektórzy analitycy twierdzą że tragedię spowodował Kreml, który nienawidził Kaczyńskich z powodu ich antyrosyjskości.

10 kwietnia pierwszy kanał telewizji izraelskiej, podobnie jak drugi, wspominał o możliwym zaangażowaniu Putina w śmierć polskiego prezydenta.

Następnego dnia podobne zdanie wyraziły gazety.

(2) *Kavkaz Center (www.kavkazcenter.com) jest niezależną islamską czeczeńską agencją internetową.*

(3) *Przedmiotowy cytat przytoczono wyłącznie w celach informacyjnych. Przytoczone w nim stwierdzenia o zamachu na samolot bronią EMP nie znalazły potwierdzenia.*

## ANEKS 1: WZORCOWA KAMPANIA DEZINFORMACJI ROSYJSKIEJ: KAL007

*Poniżej opisano przebieg sowieckiej kampanii dezinformacyjnej o podobnym zasięgu jak prowadzona w sprawie Katastrofy Smoleńskiej. Zastosowane w niej metody zostały dostosowane do nowych warunków.*

*O świcie 1 września 1983 roku sowiecki myśliwiec Su-15 zestrzelił nad Morzem Japońskim samolot pasażerski Boeing-747 południowokoreańskich linii lotniczych (oznaczenie lotu: KAL007), lecący z Nowego Jorku przez Anchorage (Alaska) do Seulu. KAL007 zboczył daleko od wyznaczonego kursu i znalazł się w sowieckiej przestrzeni powietrznej nad Sachalinem, a później Kamczatką.*

*Pomimo że dowództwo Regionu Dalekowschodniego WWS (1) nakazało wizualną identyfikację samolotu przed ewentualnym podjęciem dalszych kroków, generał Anatolij Korniułow, dowódca bazy Sokół na Sachalinie, bez sprawdzenia rodzaju celu wydał pułkownikowi lejtnantowi Gierasimience, dowódcy 41 Pułku Myśliwskiego rozkaz zniszczenia KAL007 raketami powietrze-powietrze. Pilot Su-15 (major Giennadij Osipowicz) wizualnie zidentyfikował cel jako samolot pasażerski (2) i nie zawiadamiając o tym dowództwa, wykonał rozkaz zestrzeliwując B-747 (znajdującego się prawdopodobnie już nad wodami międzynarodowymi) 2 raketami. Zginęło 269 osób (pasażerowie i załoga).*

*Biały Dom dowiedział się o zestrzeleniu ze źródeł wywiadowczych ok. 4 godzin po fakcie, a prezydent Ronald Reagan nazwał je „aktem barbarzyństwa”.*

*Władze sowieckie zostały postawione przed faktem dokonany polegającym na samowolnym podjęciu zbrodniczej decyzji przez dowództwo Regionu Dalekowschodniego WWS.*

*W związku z powyższym podjęły szeroką akcję dezinformacyjną.*

*1. Państwowa agencja prasowa TASS oświadczyła że sowieckie myśliwce „usiłowały udzielić pomocy i skierować samolot na najbliższe lotnisko”.*

*2. Opracowanie strategii dezinformacyjnej trwało 4 dni. Zagraniczne rezydentury KGB otrzymały pierwsze wytyczne z Moskwy dopiero 4 września, kolejne zaś 3 dni później. Zawarto w nich tezy „środków aktywnych” (3) których celem było obarczenie winą za zestrzelenie Amerykanów i Koreańczyków. Podstawowe tezy kampanii to:*

- wykonywanie przez Koreańskie Linie Lotnicze zadań dla amerykańskich służb wywiadowczych, z czego wynikało założenie że KAL 007 wypełniał misję szpiegowską,
- przypisanie kapitanowi Boeinga niewypowiedzianych nigdy słów, w których miał chwalić się że już wykonywał loty wywiadowcze, a B-747 posiadał wyposażenie szpiegowskie,
- kłamliwe stwierdzenie że zarówno służby amerykańskie, jak i japońskie na bieżąco śledziły lot KL 007, były z nim w kontakcie, zaś lot trasą wiodącą częściowo nad obszarem ZSSR był przeprowadzony z pełną świadomością.

3. W dniu 9 września odbyła się dwugodzinna konferencja prasowa szefa sztabu sił zbrojnych, marszałka Nikołaja Ogarkowa. Stwierdził on że jednostki obrony powietrznej zidentyfikowały zestrzelony samolot jako jednoznacznie wykonujący zadania wywiadowcze, w związku z czym podjęta decyzja o zestrzeleniu była słuszna, zaś prawdziwa wina spoczywa na USA, a nie Związku Sowieckim. Udzielił także nieprawdziwych informacji: o uprzednim ostrzeżeniu załogi KAL 007 przez radio, oddaniu przez myśliwiec strzałów ostrzegawczych przed wystrzeleniem rakiet, czy też rzekomym locie Boeinga bez włączonych świateł.

4. Sowieci wyłowili po kryjomu „czarne skrzynki” Boeinga za pomocą często wykorzystywanych do tajnych operacji „trawlerów rybackich”, do czego nie przyznali się aż do końca „zimnej wojny”. Ponadto pozorowali poszukiwania w niewłaściwym miejscu, aby zmylić uczestniczące także w odrębnej akcji poszukiwawczej na wodach międzynarodowych jednostki amerykańskie i japońskie (4). Dlatego też Raport ICAO nt przyczyn katastrofy powstawał bez znajomości parametrów lotu (sowieci oficjalnie oświadczyli że nie odnaleźli „czarnych skrzynek”), a strona sowiecka mogła sobie pozwolić na niczym niezakłóconą kampanię dezinformacji.

Sowieci zdecydowali się utrzymywać w tajemnicy fakt odnalezienia „czarnych skrzynek”. O przyczynach tej decyzji mówi tajna notatka specjalnego znaczenia zawierająca wnioski z odczytania „czarnych skrzynek” przez zespół ekspertów Ministerstwa Obrony, KGB i Ministerstwa Przemysłu Lotniczo-kosmicznego z dnia 28 listopada 1983 roku. Eksperci uznali w niej, że prawdopodobnie lot w przestrzeni powietrznej ZSSR był zamierzony. Jednakże udostępnienie „czarnych skrzynek” państwu zachodnim jest niewskazane, ponieważ wprawdzie zapisy FDR (parametrów lotu) mogą być interpretowane zgodnie z sowiecką wersją wypadków (świadome zboczenie z kursu), ale zapisy CVR (rozmów załogi) świadczą jednoznacznie, że załoga KAL 007 nie była poinformowana że znajduje się w niewłaściwym miejscu, co klóciło się z tezami sowieckiej dezinformacji.

W związku z powyższym, w tajnej specjalnego znaczenia notatce z grudnia 1983, Minister Obrony D. Ustinow i szef KGB, W. Czebrikow zarekomendowali I sekretarzowi KPZR, Andropowowi, podtrzymanie stanowiska rządu sowieckiego, który odpowiedzialność za zestrzelenie KAL 007 obarczył Amerykanów. Jednym z argumentów było przy tym uniknięcie odszkodowań dla rodzin katastrofy.

21.02.2000 r. dowódca WWS (Sił Powietrznych Rosji), rozkazodawca zestrzelenia KAL 007, Anatolij Korniurow, otrzymał z rąk prezydenta Rosji Władimira Putina awans na generała armii (na fot. poniżej).



#### **Wnioski na temat kampanii dezinformacyjnej:**

**1. Celem sowieców było odwrócenie uwagi od własnej winy i zrzucenie jej na Amerykanów. Wykorzystano do tego celu „środki aktywne” i agenturę wpływu.**

2. W kampanii wykorzystano także agencję informacyjną TASS, siły zbrojne i KGB.

3. Ukrycie przed ICAO „czarnych skrzynek” pokazuje, że w ramach realizacji celu nadrzędnego jakim było zdjęcie winy za zestrzelenie samolotu z Rosji Sowieckiej oraz uniknięcie wypłacenia odszkodowań, decydenci kierowali się wyłącznie zamierzonym celem a nie przepisami i normami regulującymi zachowanie społeczności międzynarodowej.

4. Należy zauważyć, iż mimo że prezydentem USA był R. Reagan, a sowieci zdawali sobie sprawę z jego wrogości do tak systemu komunistycznego, jak i ZSRR, realizowali swoją kampanię bez względu na odtajnione przez stronę amerykańską dowody ich winy.

5. Kulisy akcji zostały ujawnione a dowody umiędzynarodowione dopiero za prezydentury Jelcyna, po rozwiązaniu KGB.

6. Główne założenia rosyjskiej kampanii dezinformacji uruchomionej po Katastrofie Smoleńskiej są odpowiednio przystosowanymi do nowej sytuacji tezami kampanii związanej z KAL007. Należy zwrócić szczególną uwagę na rolę mediów, internetu i agentury wpływu, tak w Polsce jak i w innych krajach. Pełnią one rolę rezonatorów głównych tez rosyjskich (błąd pilotów, naciski).

(1) Siły Powietrzne

(2) w wywiadzie powiedział: „Widziałem dwa rzędy okien i wiedziałem że to Boeing. Zdawałem sobie sprawę, że to samolot cywilny. Ale nie miało to dla mnie znaczenia. Łatwo jest przystosować cywilny samolot do zadań wojskowych”.

<http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9902E4D7133FF93AA35751C1A960958260>

(3) „środki aktywne”- działania obliczone na dezinformację opinii publicznej za pomocą wprowadzenia do obiegu całkowicie lub częściowo fałszywych informacji. Oddziaływaniem na społeczeństwa krajów ościennych zajmował się Wydział D (Służba A) powołany w I Zarządzie Głównym KGB w 1959 roku.

(4) Notatka Ministra Obrony D.Ustinowa i W. Czebrikowa (szef KGB) dla I sekretarza KPZR J.Andropowa z grudnia 1983 (tajne specjalnego znaczenia). Przyznano w niej że „czarne skrzynki” zostały odnalezione. Notatkę odtajnił Jelcyn po upadku „puczu Janajewa”.

<http://www.rescue007.org/docs/TopSecretMemos.pdf>

(5) [http://archive.kremlin.ru/sdocs/news.shtml?](http://archive.kremlin.ru/sdocs/news.shtml?day=21&month=02&year=2000&Submit.x=0&Submit.y=0&value_from=&value_to=&date=&stype=&dayRequired=no&day_enable=true#)

[day=21&month=02&year=2000&Submit.x=0&Submit.y=0&value\\_from=&value\\_to=&date=&stype=&dayRequired=no&day\\_enable=true#](http://archive.kremlin.ru/sdocs/news.shtml?day=21&month=02&year=2000&Submit.x=0&Submit.y=0&value_from=&value_to=&date=&stype=&dayRequired=no&day_enable=true#)

Pozostałe źródła:

<https://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/csi-publications/books-and-monographs/a-cold-war-conundrum/source.htm>

O.Gordijewski, C.Andrew, KGB, Warszawa 1997

## ANEKS 2: NACISKI W SPRAWIE LĄDOWANIA W TBILISI ?

*Lot pięciu prezydentów na przekór bezpieczeństwu*, Money.pl, 12.08.2008, Autor: Piotr Kucharski

<http://news.money.pl/artykul/lot;pieciu;prezydentow;na;przekor;bezpieczenstwu,225,0,361185.html>

Prezydent Lech Kaczyński udał się rano rządowym samolotem do Gruzji. Na pokładzie maszyny oprócz polskiego prezydenta, byli również przywódcy Ukrainy, Litwy, Łotwy i Estonii.

Generał Sławomir **Peteliński**, dwukrotny dowódca specjalnej jednostki wojskowej GROM uważa, że taki lot jest niezgodny z procedurami. - W Izraelu, USA, czy Wielkiej Brytanii procedury zabraniają nawet pilotom w takiej liczbie lecieć jednym samolotem - wyjaśnia generał. Jest jednak zdania, że lot ten można traktować jako sytuację wyjątkową, więc niedostosowanie do procedur jest dopuszczalne.

*Incydent gruziński*, Gazeta.pl, 24.04.2010, Autor: Wojciech Czuchnowski, Renata Grochal

[http://wyborcza.pl/1,75478,7808706,Incydent\\_gruzinski.html](http://wyborcza.pl/1,75478,7808706,Incydent_gruzinski.html)

Samolot miał dolecieć do miejscowości Gandża (...) w graniczącym z Gruzją Azerbejdżanie. Stamtąd delegacja miała opancerzonymi samochodami przejechać do stolicy Gruzji Tbilisi (ok. 300 km). W trakcie lotu zaplanowano lądowanie w Symferopolu na Krymie, gdzie do samolotu dosiadł się prezydent Ukrainy Wiktor

Juszczenko.

Jednak w czasie postoju w Symferopolu prezydenci ministrowie Maciej Łopiński i Władysław Stasiak (zginął w katastrofie pod Smoleńskiem) przekazują pilotowi, że Lech Kaczyński żąda zmiany planu i lotu prosto do Tbilisi. Kapitan odmawia, mimo że polecenie osobiście powtórzył prezydent.

Zaalarmowany w sprawie konfliktu zastępca dowódcy sił powietrznych gen. Krzysztof Załęski o godz. 15.29 wysłał faksem z Warszawy do dowódcy 36. Pułku Lotniczego (...) płk. Tomasza Pietrzaka rozkaz wykonania woli głowy państwa. Na papierze firmowym zastępcy dowódcy sił powietrznych Załęski pisze odręcznie: "Proszę natychmiast wykonać polecenie Pana Prezydenta i wykonać przelot z lotniska Ganja do lotniska w Tbilisi".

Oznacza to, że gen. Załęski nie nakazał lotu bezpośrednio do Tbilisi, lecz najpierw zgodnie z planem do Gandzi - i dopiero potem wykonać dodatkowy lot do stolicy Gruzji.

Po pierwszej odmowie urzędnicy prezydencji i sam prezydent przeprowadzają kilkanaście rozmów telefonicznych - m.in. z dowódcą 36. Pułku Lotniczego płk. Tomaszem Pietrzakiem, z gen. Załęskim i z dowódcą sił powietrznych gen. Andrzejem Błasikiem (zginął pod Smoleńskiem).

Drugi pilot kpt. Protasiuk opowiedział prokuratorowi, że po wyjściu prezydenta z kokpitu wszedł tam minister Stasiak, "który jednak nie wymuszał na załodze konkretnych działań. Stwierdził tylko, że należy wszystko dokładnie rozważyć i dopiero podjąć decyzję".

Płk Pietrzak w rozmowie z prokuratorem poparł decyzję pilota. "Prawdą jest, że w tym czasie lądował w Gruzji samolot prezydenta Francji, ale jego lot odbył się w asyście rosyjskich samolotów wojskowych" - tłumaczył. Prokurator rozmawiał również z Maciejem Łopińskim i dowódcą ochrony BOR ppłk. Krzysztofem Olszowcem.

"Prezydent nie rozumiał stanowiska pilota i był poirytowany całą sytuacją" - relacjonował Łopiński.

Olszowiec (jeden z najbardziej zaufanych ludzi Lecha Kaczyńskiego) według pilotów był przeciwny lotowi do stolicy Gruzji, "bo podległe mu służby nie były do tego przygotowane". Olszowiec powiedział prokuratorowi, że "po powrocie do kraju rozmawiał z Prezydentem i odniósł wrażenie, że nie ma on pretensji do pilota. Mówił nawet, że może dobrze się stało, bo do Tbilisi dotarł na czas i nie było żadnych problemów".

**Meldunek pod publikę**, *Nasz Dziennik*, 17.03.2011, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110317&typ=po&id=po04.txt>

Jak tłumaczył prokuratorowi ppłk. Kazimierzowi Haładajowi adiutant Lecha Kaczyńskiego płk Krzysztof Olszowiec, "w samolocie ścierały się różne opcje polityczne. Jedni byli za lądowaniem w Ganji, inni w Tbilisi". Za tym ostatnim lobbował obecny na pokładzie ambasador Gruzji w Polsce. W pewnym momencie minister Maciej Łopiński, szef prezydenckiego gabinetu, uznał, że "trzeba to w końcu przerwać i jest polecenie lotu do Ganji". Według relacji Olszowca, który o całym zajściu rozmawiał jeszcze z Lechem Kaczyńskim po powrocie do kraju, prezydent nie miał pretensji do pilota, "mówił nawet, że dobrze się stało, że polecili do Ganji".

**Incydent gruziński oczami pierwszego pilota**, *Gazeta.pl*, 28.04.2010, Rozmowa z kpt. Grzegorzem Pietruczukiem

[http://wyborcza.pl/1,75478,7821881,Incydent\\_gruzinski\\_oczami\\_pierwszego\\_pilota.html?as=1&startsz=x](http://wyborcza.pl/1,75478,7821881,Incydent_gruzinski_oczami_pierwszego_pilota.html?as=1&startsz=x)

- Wtedy [podczas postoju w Symferopolu-MD] przyszedł prezydent Lech Kaczyński?

- Po zatankowaniu samolotu. Jak byli już wszyscy na pokładzie, wszedł do kabiny pilotów. Zapytał mnie, czy wiem, kto jest zwierzchnikiem sił zbrojnych. Odpowiedziałem, że wiem, że to pan prezydent. Usłyszałem: "W takim razie polecam wykonać lot do Tbilisi". Prezydent odwrócił się i wyszedł z kabiny. Ja jeszcze raz przeanalizowałem całą sytuację, czy czegoś nie przeoczyłem. Upewniłem się, że nie mogę lecieć do Tbilisi. Poprosiłem pana Krzysztofa Olszowca [szef ochrony Lecha Kaczyńskiego], żeby przekazał panu prezydentowi, jaka jest sytuacja, i czekałem na dalsze dyspozycje oprócz tej, która była niewykonalna. Pan prezydent przekazał mi, że skoro nie można nic zrobić, mamy lecieć do Gandzi.

- W czasie wizyty, w drodze powrotnej, prezydent wracał do sprawy?

- Wychodząc z samolotu, powiedział do mnie krótkie zdanie: Jeszcze się policzymy. Wróciliśmy do kraju. Zameldowałem o tej sytuacji dowódcy sił powietrznych i ministrowi obrony narodowej.

- Było jakieś "liczenie się", jak zapowiedział prezydent?

- Bezpośrednio pan prezydent nigdy do tego nie wracał, a lataliśmy potem przecież razem wiele razy. Po jakimś czasie pan poseł Karski złożył na mnie doniesienie do prokuratury, że nie wykonałem rozkazu. Nie było to przyjemne.

(...)

- Przeżywaliście potem z kpt. Protasiukiem tamto zajście?

- Nie. Potraktowaliśmy to jako lot, podczas którego trzeba było podjąć taką, a nie inną decyzję. Arek był człowiekiem wybitnie spokojnym. Nie zauważyłem, żeby jakoś to na niego wpłynęło. Jak było faktycznie, tylko on to pewnie wiedział.

**Rosyjskie media cytują Lecha Kaczyńskiego, IAR, 03.01.2011**

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/289348,Rosyjskie-media-cytuja-Lecha-Kaczynskiego>

"Jeśli ktoś decyduje się być oficerem, to nie powinien być lękliwy" - te domniemane słowa Lecha Kaczyńskiego znalazły się pod zdjęciem prezydenta, zamieszczonym w rosyjskim portalu gazeta.ru.

Pod zdjęciem Lecha Kaczyńskiego znalazły się następujące słowa: "Jeśli ktoś decyduje się być oficerem, to nie powinien być lękliwy" - do pilota pułku specjalnego Grzegorza Pietruczuka, który odmówił wykonania rozkazu lądowania prezydenckim samolotem w Tbilisi 8 sierpnia 2008 roku, w warunkach złej widoczności".

W rzeczywistości do incydentu doszło 12 sierpnia 2008 roku i nie chodziło o złą widoczność.

**Bielan: prezydent nie naciskał na pilotów podczas lotu do Azerbejdżanu, Newsweek, 24.04.2010**

<http://www.newsweek.pl/artykuly/sekcje/polska/bielan--prezydent-nie-naciskal-na-pilotow-podczas-lotu-do-azerbejdzanu,57244,1>

- Byłem na pokładzie tego samolotu, który leciał do Tbilisi, do Azerbejdżanu; praktycznie przez cały czas byłem w saloniku z panem prezydentem. Twierdzenie, że to on osobiście wywierał wpływ na pilota jest absolutną nieprawdą" - powiedział Bielan w radiowej Trójce. Rzecznik PiS powiedział, że "nie przypomina sobie w ogóle żadnej sytuacji, w której pan prezydent Lech Kaczyński bezpośrednio rozmawiałby z pilotami.

- Prezydent cały czas spędzał ze swoimi gośćmi - na pokładzie, w saloniku było wtedy trzech prezydentów i premier. Praktycznie cały czas mu towarzyszyłem. Jeśli ktoś sugeruje, że prezydent wdzierał się do kokpitu, to jest to absolutna, wierutna bzdura - powiedział.

**Bielan: Rozkaz lądowania w Tbilisi wydał Klich, Interia.pl, 25.04.2010**

<http://fakty.interia.pl/raport/lech-kaczynski-nie-zyje/news/bielan-rozkaz-ladowania-w-tbilisi-wydal-klich,1469571>

Rozkaz lądowania w Tbilisi przyszedł na piśmie faksem z Naczelnego Dowództwa Sił Zbrojnych, polecenie wydania takiego rozkazu wydał minister obrony narodowej Bogdan Klich - powiedział rzecznik PiS Adam Bielan.

Bogdan Klich, zapytany przez Radio Zet o słowa Bielana, powiedział, że "to czyste kłamstwo".

- Pan prezydent zadzwonił do mnie istotnie i polecił mi zmianę trasy lotu samolotu tak, aby mógł dolecieć do Tbilisi. Wysłuchałem tego, co pan prezydent miał mi do powiedzenia i odmówiłem wykonania tego polecenia, informując prezydenta o tym, że polecenia może mi wydawać premier, ponieważ jest moim zwierzchnikiem, a nie prezydent. Na tym rozmowa się skończyła - powiedział minister Klich.

**Ocalić Gruzję, chronić Polskę. Dwa lata po rosyjskiej agresji na Tbilisi. Esej Michała Karnowskiego, Wpollytce.pl, 08.08.2010**

[http://wpollytce.pl/view/940/Ocalic\\_Gruzje\\_chronic\\_Polske\\_Dwa\\_lata\\_po\\_rosyjskiej\\_agresji\\_na\\_Tbilisi\\_Esej\\_Michala\\_Karnowskiego.html](http://wpollytce.pl/view/940/Ocalic_Gruzje_chronic_Polske_Dwa_lata_po_rosyjskiej_agresji_na_Tbilisi_Esej_Michala_Karnowskiego.html)

Wreszcie lądowanie. Ukraina, Krym, Symferopol. Dołącza Wiktor Juszczenko. Ale czekanie się przedłuża. (...) Zaczynają dochodzić informacje o przyczynie opóźnienia: trwa dyskusja prezydenta i jego współpracowników z pilotem, który odmawia lotu do Tbilisi.

Na pokładzie jest czterech prezydentów, jeden premier, wojny nie ma, a pilot nie chce. Sprawa opiera się o dowództwo w Warszawie. Wyprawie grozi lot do Ganji w Azerbejdżanie, a stamtąd kilkugodzinna wyprawa samochodowa do Gruzji. A przecież czas goni - cel jest polityczny i gorący, obecność liderów Polski, Ukrainy, Litwy, Łotwy i Estonii ma pokazać solidarność z Gruzją, ma powstrzymać Rosjan.

Pilot się upiera. Lech Kaczyński ustępuje. Podkreślmy - na ziemi, na lotnisku na Krymie. Nie doszło do żadnego sporu na pokładzie samolotu w powietrzu, nikt nie narażał bezpieczeństwa pasażerów, nikt nie pukał, co niestety sugerowano potem, do kabiny pilotów, nie wywierał na nich presji w czasie lotu. Uszanowano ich decyzję, choć niosła morze kłopotów.

**Czas na zegarku generała Błasika zatrzymał się na godz. 8.38, Nasz Dziennik, 24-25.07.2010, Wywiad z Ewą Błasik**

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?typ=po&dat=20100724&id=po01.txt>

Doskonale pamiętam, co mąż mówił do pilota, który odmówił wykonania tego lotu. Akurat tego dnia w Białej Podlaskiej w obecności m.in. kilku generałów z dowództwa Sił Powietrznych odbywał się pogrzeb mojej mamy. Stojąc obok męża, słyszałam jego słowa skierowane do któregoś z pilotów, że nikt nie ma prawa niczego nakazywać dowódcy załogi, bo on o wszystkim decyduje i ma prawo odmówić wykonania lotu, jeżeli w jakikolwiek sposób zagraża to bezpieczeństwu.

W tej sprawie przy najbliższej okazji rozmawiał ze śp. panem prezydentem Lechem Kaczyńskim, broniąc stanowiska pilotów. Pan prezydent, który bardzo szanował męża i liczył się z jego zdaniem, przyjął jego wyjaśnienia ze zrozumieniem.

**PREZYDENT LITWY: KACZYŃSKI NIE ROZKAZYWAŁ PILOTOM**, *Smolensk2010.pl*

<http://smolensk-2010.pl/2010-04-25-prezydent-litwy-kaczynski-nie-rozkazywal-pilotom.html>

Adamkus powiedział, że w sierpniu 2008 r., gdy leciał do Gruzji z Kaczyńskim, a pilot stwierdził, że z powodu pogody lądowanie odbędzie się nie w Tbilisi, lecz na lotnisku w Azerbejdżanie, prezydent RP po prostu zapytał, czy do stolicy Gruzji będzie można dotrzeć jakimś innym środkiem komunikacji.

Po otrzymaniu informacji, że transport z Azerbejdżanu do Tbilisi został już zorganizowany, Lech Kaczyński nie zadawał żadnych innych pytań ani tym bardziej nie wydawał pilotowi poleceń – twierdzi Adamkus. Prezydent RP nie komentował też postępowania załogi samolotu.

O sprawie napisał litewski publicysta Ramunas Bogdanasu, któremu Adamkus osobiście zrelacjonował przebieg zdarzeń w samolocie prezydenta Polski.

**Zapytanie nr 2496  
do ministra obrony narodowej**

*w sprawie odznaczenia pilota prezydenckiego samolotu, kpt. Grzegorza Pietruczuka, srebrnym krzyżem za zasługi dla obronności*

**Uzasadnienie**

Według informacji prasowych i wywiadu, jakiego szef MON udzielił dla Radia Zet 19 września br., kpt. Grzegorz Pietruczuk został odznaczony srebrnym krzyżem za zasługi dla obronności. Wedle słów szefa MON pilot otrzymał medal za "przestrzeganie procedur i poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo czterech prezydentów na pokładzie". Ministrowi chodziło o lot, jaki wykonał prezydencki TU-154 na Kaukaz 12 sierpnia br. Planowo samolot miał lądować w Azerbejdżanie w Ganji, ale prezydent RP podjął decyzję o locie do Tbilisi. Pilot odmówił zmiany kierunku lotu. Decyzja pilota doprowadziła do licznych komplikacji w wizie czterech prezydentów w Gruzji. Przejazd drogą do Tbilisi był bardzo niebezpieczny i sprowadzał realne zagrożenie dla osób w nim uczestniczących. Według doniesień medialnych obawy pilota o stan techniczny lotniska w Tbilisi były całkowicie nieuzasadnione i można było na nim bezpiecznie wylądować.

Proszę wobec tego Pana Ministra o odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy pilot ma prawo odmówić wykonania rozkazu zwierzchnika Sił Zbrojnych RP?
2. Czy odznaczenie pilota za de facto zaniechanie działania tak wysokim odznaczeniem państwowym jest zgodne z obowiązującymi procedurami?
3. Czy Minister, podejmując decyzję o odznaczeniu, chciał pokazać, iż będzie premiował w przyszłości przypadki niesubordynacji, tchórzostwa i odmawiania wykonywania rozkazów?
4. Czemu sprawa odznaczenia pilota została tak nagłośniona w mediach przez szefa MON? Czy był to kolejny element prowokacyjnej polityki rządu wobec prezydenta RP?
5. Czy zbadano przebieg wydarzeń w kabinie pilotów i zgodność podejmowanych przez nich decyzji z obowiązującymi procedurami? Jakie są wnioski z tej kontroli?
6. Czemu szef MON nie odznaczył innych członków załogi?
7. Jak MON zamierza reagować, jeśli w przyszłości będą powtarzać się tego typu przypadki odmawiania zmiany kierunku lotu?

Z wyrazami szacunku

Poseł Przemysław Gosiewski

Kielce, dnia 23 września 2008 r.

<http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/4D0917D9>

**Odpowiedź ministra obrony narodowej  
na zapytanie nr 2496**

*w sprawie odznaczenia pilota prezydenckiego samolotu kpt. Grzegorza Pietruczuka Srebrnym Krzyżem za zasługi dla obronności*

Odpowiadając na zapytanie pana posła Przemysława Gosiewskiego w sprawie odznaczenia pilota prezydenckiego samolotu kpt. Grzegorza Pietruczuka Srebrnym Krzyżem za zasługi dla obronności (SPS-024-2496/08), uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień. (...)

Przed startem z Symferopola, około godz. 15.30 czasu warszawskiego, dowódca 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego odebrał telefon od pana Macieja Łopińskiego szefa Gabinetu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, który przekazał polecenie prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej dotyczące zmiany planowanej trasy dalszego lotu i realizacji lotu do Tbilisi. W tej sprawie z dowódcą pułku rozmawiał również osobiście prezydent

Rzeczypospolitej Polskiej.

Dowódca pułku przyjął polecenie prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej do realizacji, zwracając równocześnie uwagę na bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa lotu oraz brak wymaganych zgód dyplomatycznych zezwalających na jego wykonanie. Następnie polecił przygotować i wysłać wystąpienie o dodatkowe zgody dyplomatyczne. Odbiła się także rozmowa kpt. pil. Grzegorza Pietruczuka z osobami towarzyszącymi prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej, jak i z nim osobiście.

Dowódca załogi konsultował się również z szefami ochrony prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i prezydenta Ukrainy, którzy nie posiadali potwierdzonych informacji odnośnie do bezpieczeństwa na lotnisku w Tbilisi. (...)

W konsekwencji, po akceptacji przez pana prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, przekazanej dowódcy załogi za pośrednictwem oficera BOR, lot został zrealizowany zgodnie z pierwotnym planem, tzn. do Ganji. (...)

Biorąc pod uwagę wskazane fakty i uwarunkowania, w jakich znalazł się dowódca załogi, należy stwierdzić, iż działał on pod presją ciężającej na nim odpowiedzialności za podjętą decyzję. Nie budzi również wątpliwości to, iż kpt. pil. Grzegorz Pietruczuk wykazał się odpowiedzialnością, profesjonalizmem i bardzo dobrą znajomością obowiązujących przepisów, co absolutnie nie powinno być traktowane jako brak zdyscyplinowania czy też tchórzostwo. Wręcz przeciwnie, działał w myśl najwyższych wartości, jakimi są zapewnienie bezpieczeństwa najważniejszej osobie w państwie oraz pasażerów i załogi będących na pokładzie statku powietrznego, którego był dowódcą. Tak więc nie powinno budzić wątpliwości to, iż działanie takie powinno być propagowane w środowisku nie tylko wojskowym, ale na forum całego społeczeństwa, jako zasługujące na najwyższe uznanie. (...)

Odnosząc się do pytania pana posła Przemysława Gosiewskiego dotyczącego nagłośnienia opisanej sprawy w mediach, pragnę przypomnieć, iż wypowiadając się na temat odznaczenia kpt. pil. Grzegorza Pietruczuka, odpowiadałem jedynie na zainteresowanie mediów tą sprawą - pytany przez dziennikarzy prezentowałem swoje zdanie na temat zachowania pilota. Nieuprawnione jest więc stwierdzenie, że podjąłem jakieś kroki, aby nagłośnić sprawę. Interpretacja różnicy zdań na temat zachowania pilota jako "prowokacyjnej polityki rządu wobec prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej" jest również nieuzasadniona. (...)

Minister

Bogdan Klich

Warszawa, dnia 27 października 2008 r.

(...)

<http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/08690964>

**Klich nie chce mówić, jak naciskał na pilotów**, *Nasz Dziennik*, 19-20.03.2011, Autor: Marcin Austyn

<http://www.naszdziennik.pl/index.php?dat=20110319&typ=po&id=po04.txt>

Generał Krzysztof Załęski, zastępca dowódcy Sił Powietrznych, meldował 12 sierpnia 2008 r. do bezpośredniego przełożonego gen. Andrzeja Błasika: "po krótkiej konsultacji z dowódcą 36. SPLT warunków wykonania lotu oraz istniejącego zagrożenia w obszarze powietrznym Gruzji, jak i mając świadomość, kto jest na pokładzie samolotu, postanowiłem skonsultować powyższą decyzję z pierwszym zastępcą, a następnie z szefem Sztabu Generalnego Wojska Polskiego". Generał Załęski wyraźnie zaznaczył, że w tej sprawie szef Sztabu Generalnego WP Franciszek Gągor rozmawiał z Bogdanem Klichem, szefem MON, a po "potwierdzeniu decyzji przez pierwszego zastępcę, a następnie przekazaniu mu przez szefa SG również decyzji ministra obrony o wykonaniu lotu zgodnie z życzeniem Prezydenta RP, przekazałem polecenie ustne potwierdzone odrębnym pismem do dowódcy 36. SPLT".

**MAK przypomina, jak L. Kaczyński naciskał na pilota**, *TVN24*, 12.01.2011

<http://www.tvn24.pl/12690,1689255,0,1,mak-przypomina--jak-l-kaczyński-naciskał-na-pilota,wiadomosc.html>

Na dowód tego, że polscy piloci latający z prezydentem byli niekiedy poddawani presji, MAK przypomina w swoim raporcie incydent z Gruzji.

"(...)12 sierpnia 2008 roku samolot Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (na pokładzie, oprócz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej znajdowali się również Prezydent Litwy i Ukrainy, oraz Premierzy Łotwy i Estonii) wykonywał lot na trasie Warszawa-Tallin – Warszawa – Symferopol – Giandża (Azerbejdżan).

W skład załogi danego rejsu w charakterze drugiego pilota i nawigatora załogi znajdowali się kapitan statku powietrznego i drugi pilot, którzy wykonywali lot 10 kwietnia 2010 r. na pokładzie samolotu TU-154 o numerze bocznym 101. Podczas postoju w Symferopolu dowódca samolotu TU-154, przez kierownika Biura Bezpieczeństwa Narodowego otrzymał oficjalną informację, że Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej chce dokonać lądowania w Tbilisi.,,

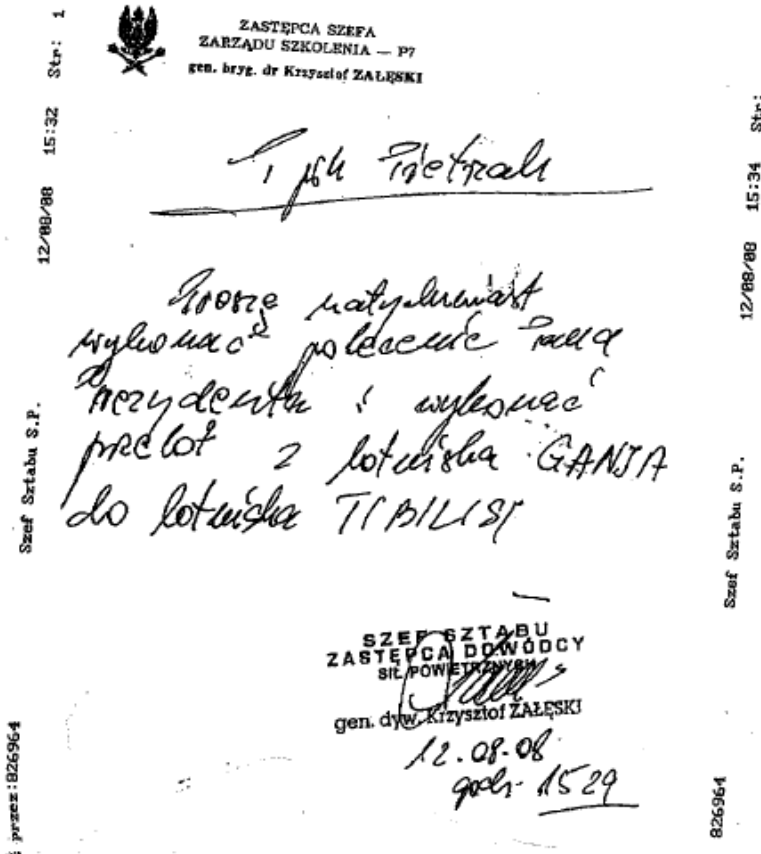
MAK podkreśla, że prezydent Lech Kaczyński wszedł - podczas lotu - do kabiny pilotów. "Prezydent ponownie wydał rozkaz lotu do Tbilisi. Następnie analogiczne rozporządzenie pisemne zostało przekazane przez Głównodowodzącego Sił Powietrznych RP (I). Nie zważając na to, dowódca samolotu TU-154 wykonał lądowanie na zaplanowanym lotnisku w m. Giandża, a ważne osobistości musiały jechać do Tbilisi transportem kołowym" - czytamy w dokumencie.

Do tezy MAK o naciskach za strony Lecha Kaczyńskiego odniósł się dziś na konferencji prasowej Jarosław Kaczyński.

Według prezesa PiS, nie ma na to żadnych dowodów. - Mamy do czynienia z zespołem spekulacji niczym nie popartych - podkreślił.

Jego zdaniem, "wszelkie analogie odnoszące się do lotu do Tbilisi odnoszą się do sytuacji całkowicie odmiennej". - Oni stali na lotnisku i chodziło o sam start, nie byli w powietrzu - powiedział Kaczyński.

(1) Przedmiotowa informacja jest podwójnie nieprawdziwa. W rzeczywistości pisma nie podpisał gen. Blasik, lecz zastępca dowódcy sił powietrznych, gen. Krzysztof Załęski, i nie dotyczyło ono bezpośredniego lądowania w Tbilisi, tylko lotu z przebazowaniem z Ganji do Tbilisi (kopia pisma poniżej, za <http://bi.gazeta.pl/im/8/9193/m9193208.pdf>).



Niniejsze cykliczne opracowanie nie powstało w celach zarobkowych.  
Cytowane materiały przywołano wyłącznie za podaniem źródła, zgodnie z art. 25 i art. 29 Ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.



## Indeks osób

Adamkus.....	286
Alan61.....	136
Aleszkowski.....	62
Aloszyn.....	41s., 93
Ambroziak.....	18, 27, 63, 69, 100s., 106, 125, 132, 152, 196s., 209, 223, 272
Amielin.....	80s., 83ss., 141, 147, 150s., 183
Andrew.....	283
Andropow.....	282s.
Andrzejewski.....	210
Anodina.....	8, 155, 178, 180ss., 186, 190, 199, 201, 203, 231, 233, 235
Antufiew.....	98
Arabski.....	20, 69, 189, 212, 220, 223, 271s., 274, 278
Artur.....	147, 274
Artymiak.....	104
Augustynowicz.....	114, 200, 267s.
Austyn.....	54, 58, 81, 92, 115, 131, 166, 190, 197, 200, 214, 219, 224, 238, 261, 267s., 284, 287
Bahr.....	22, 27, 29s., 145, 174, 218, 266
Bajer.....	255, 256
Balawajder.....	28, 148, 177
Baliajew.....	101
Baraniecki.....	45, 56, 131
Baranowski.....	84, 164, 195, 217, 245
Bartoszewski.....	20
Bastrykin.....	214s.
Bater.....	139, 145
Białoszewski.....	45, 47, 50, 53ss., 91, 94, 96, 98, 113s., 116, 120ss., 126, 175, 241, 271
Bielan.....	285
Bielawny.....	21
Bieszczad.....	255
Błasik...16, 18, 23, 30, 33s., 35ss., 40, 43ss., 47, 49, 53s., 56, 59ss., 66, 67, 131, 133, 139, 175, 221, 230, 232, 245, 248s., 253s., 255, 274, 284, 285, 287s.	
Bochwic.....	255
Bodin.....	149s., 155
Bogdanasu.....	286
Bondariew.....	187
Bondaryk.....	4, 229, 258
Brady.....	67
Broński.....	183
Buczyło.....	67
Bukowski.....	187
Burr.....	193
Burzyńska.....	30
Bush.....	7, 9
Buzek.....	179, 181, 226
Cenckiewicz.....	279
Chagnon.....	205

Chirl.....	254
Chochłow.....	107, 207
Cichocki.....	271
Cieniuch.....	56, 250, 269
Cyganowski.....	164
Czaban.....	48, 53, 56, 98, 105, 124, 219, 243, 253
Czajka.....	196, 211
Czapla.....	177
Czartoryski-Sziler.....	34, 67, 91, 220
Czebrikow.....	282s.
Czempiński.....	230
Czuchnowski.....	35, 94, 103, 107, 137, 245, 270, 277, 283
Czupryn.....	4
Ćwiąkalski.....	195, 239, 258, 270
Ćwierz.....	151s., 194
Dakowski.....	155, 248
Darski.....	180
Darwin.....	254
Davies.....	18
Dąbrowski.....	257
Debeściak.....	254
Demczenko.....	145, 247
Deptuła.....	174s.
Deresz.....	276
Deripaska.....	106
Doraczyńska.....	259, 260
Dorn.....	30, 69, 257
Drozdowicz.....	49
Duda.....	177
Dukaczewski.....	59, 162ss.
Dytkowski.....	164, 279
Dzierżanowski.....	39s., 50, 60, 73, 174s., 177
Fajnberg.....	187
Falkowski.....	6, 13, 29, 76, 149, 195, 241, 242, 270
Fedyszak-Radziejowska.....	50
Feldzer.....	212
Felsztinski.....	15, 230
Filipowicz.....	209
Fiszer.....	56, 58s., 72, 74s., 77, 79, 94, 105, 121, 197, 222
Florczak.....	100
Fomin.....	146s.
Fotyga.....	190ss.
Free Your Mind.....	266
Fronczak.....	54, 120
Galimski.....	162
Gargas.....	79, 101, 148s., 168, 216
Garton Ash.....	231
Gagor.....	8s., 16, 56, 131, 274, 287

Gąsior.....	56
Gerard K.....	29, 174, 218
Geremek.....	20, 181
Ghost Writer.....	255
Gierasimienko.....	281
Gmyz.....	20, 21, 194, 244
Goliński.....	92, 134, 214, 219s.
Gorbaczow.....	6
Gorbaniewska.....	187
Gordijewski.....	283
Gosiewska.....	60, 272
Gosiewski.....	286s.
Gójska-Hejke.....	79
Górczyński.....	22, 27
Grabarczyk.....	18, 69, 178, 220, 222
Graś.....	18, 35, 186, 190, 230, 250, 258, 271, 276, 277, 278
Grochal.....	283
Grochowski.....	16, 98, 124, 203, 213, 237, 238s., 252
Gruszczyk.....	33, 44, 54s., 117, 120s., 126s., 244
Gruszczyński.....	79
Grzegorzewski.....	32, 59
Grzywna.....	48, 132, 133, 136
Guriewicz.....	165, 168
Haładaj.....	284
Hambura.....	208
Handzlik.....	9, 19, 38
Hejke.....	101
Hofman.....	276
Hołdanowicz.....	57
Hunia.....	162
Hypki.....	34, 42, 51, 59, 84, 94, 234, 238, 253
Ice.....	249
Idzik.....	17
Igor.....	146
Iłarionow.....	6s., 158, 187s., 193, 246
Isakowicz- Zaleski.....	275
Iwanow.....	95, 156, 158s., 163, 184, 187, 271
Iwanow I.....	13
Iwanow J.....	14
Iwanow S.....	251
Iwiński.....	259
Jachowicz.....	256
Janeczek.....	40
Janicki.....	27s., 40, 175
Januszko.....	133
Jaruzelski.....	4, 138
Jasiulewicz.....	249
Jedynak.....	73, 92, 123, 209, 237, 252

Jelcyn.....	6, 14, 283
Jemielniak.....	237
Jermołow.....	167
Jesajan.....	251
Jewsiejenkow.....	156, 160, 169
Jewsiejew.....	42
Juszczenko.....	284s.
K.M.....	210, 262s.
Kaczałow.....	159
Kaczmarek.....	64
Kaczyńska-Dubieniecka.....	187
Kaczyński 6s., 9ss., 18, 19ss., 23s., 27s., 30ss., 34, 35, 37s., 40s., 43s., 50, 51, 55, 58, 63, 68, 77, 93, 110, 115, 131, 138, 145, 157, 160, 167, 171, 173, 176s., 186s., 189s., 192, 205, 211, 221, 231, 232, 245, 247, 249s., 254, 257ss., 261s., 265, 270, 277ss., 281, 283ss.	
KAJZER.....	254
Kalisz.....	50, 190
Kamiński.....	23
Kania.....	138, 216, 218
KaNo.....	47
Karaganow.....	8, 10
Karnowski.....	39, 64, 214, 285
Karski.....	284
Karwowski.....	181
Kasjanow.....	173
Kazana.....	44, 57, 60, 131
Kazancew.....	182
Kearns.....	70, 180
Kiedrowicz.....	171
Kik.....	187
King.....	192
Kiński.....	57
Kisielewski.....	5, 11, 15
Kiszczał.....	4, 58
Klarkowski.....	37s.
Klich 18, 24, 30, 31, 33s., 35, 45, 52, 55, 57, 59s., 64, 67ss., 72, 74, 76ss., 82, 86, 89ss., 92, 94s., 99, 101s., 105ss., 109ss., 114, 116, 119ss., 124s., 128s., 133, 136, 148, 151s., 166, 168s., 178s., 182, 183, 186ss., 194, 196, 199, 203, 207, 210s., 213, 219ss., 227s., 236, 240s., 243, 245, 249, 254, 259, 268, 269, 270s., 273, 285, 287	
Klich Bogdan.....	8, 16, 24, 46, 56, 58s., 64s., 66, 222, 231, 271, 273, 285, 287
Kochanowska.....	35, 50, 180s., 216, 225, 275ss.
Kochanowski.....	275s., 277
Kołosowski.....	245s.
Komorowski.....	1, 10, 46s., 59, 131, 176s., 183s., 189, 204, 226ss., 230, 235, 256, 270
Konrad.....	49s.
Kopacz.....	170, 272, 274
Kopczyk.....	66, 95, 205
Korabielnikow.....	13s.
Korniukow.....	281s.

Koronczyk.....	45, 95s., 107
Kos.....	256s.
Kotwica.....	56, 91
Kowal.....	181, 278s.
Kowalow.....	97
Kowalski.....	254
Kownacki.....	36, 64, 132, 198
Kozak.....	107, 178, 213, 219, 268
Koziej.....	229
Kozłowska.....	253
Krasnokutski.....	92, 96, 194
Kraśko.....	173
Krawcewicz.....	106, 118
Kremer.....	7, 19, 22, 131
Krjukow.....	160
Kruk.....	22, 125
Krupa.....	56
Kruszyński.....	216
Krzymowski.....	39s., 50, 60, 73, 161, 174s., 177
Kublik.....	9, 35, 94, 107, 137, 243, 245
Kucharski.....	283
Kuczyński.....	43
Kuliński.....	20
Kupracz.....	22, 54, 72ss., 237, 243, 250
Kurczab-Redlich.....	6
Kuriozum.....	254
Kurski.....	236
Kurtyka.....	20, 50, 91, 275
Kushner.....	212
Kuźniar.....	10, 190, 235s.
Kwaczkow.....	14
Kwiatkowski.....	18, 82, 131, 133, 203, 216s., 222, 229, 259, 274
Landsbergis.....	180s., 275, 277
Latkowski.....	33, 45, 47, 50, 53ss., 74, 91, 96, 113s., 116, 120ss., 126, 175, 241, 271
Lebied'.....	182
Lenart.....	237
Lesław P.....	50, 73
Lewandowska.....	162
Lewitin.....	97, 190, 235
Lis.....	43, 46, 105, 121
Lisicki.....	164
Lopatkiewicz.....	210
Łatynina.....	77
Ławrow.....	232
Łobancew.....	194
Łopiński.....	284, 286
Łosiew.....	131
Łubancew.....	194

Łubowski.....	244
Łuczak.....	42, 234
Łukaszewicz.....	44, 48, 55, 61, 73, 75, 120, 122, 125, 234
Macierewicz. 18s., 22, 30s., 39, 59, 64, 68, 95, 125, 133, 148, 155, 160, 163, 167s., 171, 174, 179s., 187, 190ss., 196, 208, 214s., 218, 222, 225, 250, 252, 270, 272, 279	
Macieszczuk.....	17
Majewski. 33, 43, 48, 49, 53, 63, 72s., 84, 97, 99, 102, 111, 128, 193, 203, 227, 243, 244, 249s., 270	
Makarow.....	114
Maksjan.....	210, 239
Mamiński.....	212
Marczuk.....	279
MARGARONA.....	253
Markin.....	161, 236
Markow.....	232
Martyniuk.....	165, 239
Maryniak.....	43, 212
Marzec.....	169
Mazowiecki.....	11, 18
Melak.....	47s., 170, 176, 188, 212, 218, 274s.
Memches.....	233
Mendierej.....	156s., 162s.
Michalak.....	39, 49, 133, 200
Michałowski.....	177
Mieciak.....	182
Miedwiediew.....	6, 9ss., 13s., 170, 177, 183s., 188, 204, 211, 228s., 230, 235
Mienderej.....	156
Miki.....	254
Milkiewicz.....	115, 116s., 132, 136, 166
Miller.....	30, 35ss., 45, 54, 65, 68ss., 88, 91s., 96, 110, 114, 120, 125, 168, 179, 186s., 189ss., 193, 197ss., 203ss., 206, 207s., 209, 213, 218, 221ss., 226, 228, 233, 236s., 238s., 243, 244, 251ss., 269, 274
Milton v.2.....	253
Miodowicz.....	46
Misiak.....	55, 79, 101, 103, 106, 162, 210s., 262
Mistewicz.....	233
Morozow.....	68, 70, 94, 166, 178, 189, 196, 203, 222s., 230, 247, 250
Morozowski.....	94
Muramszczikow.....	99, 133, 160
Murawiow.....	52s., 95, 99
Musiał.....	279
Muś.....	79, 81, 103s., 240s., 271
NAGLE OCIEMNIAŁY.....	254
Nałęcz.....	9, 183
Nieradźko.....	269
Niesiołowski.....	190
Niesterienko.....	21
Nikonow.....	160
Nisztor.....	28, 139, 160, 162

Niżynkiewicz.....	115
Nowak.....	5, 12
Nowek.....	163
Nurgalijew.....	13, 172
Obama.....	7
Ogarkow.....	282
Olechowski.....	144
Olejniki... 9, 11, 27, 31, 45s., 48, 51, 53, 55, 64, 92, 96, 101, 122, 123, 168, 178, 209, 231, 237, 252, 270	
Olszowiec.....	20, 284
Opara.....	278
Orłowska-Popławska.....	114, 220, 255
Osica.....	28, 64, 148, 177
Osiecki.....	23, 45, 47, 50, 53ss., 91, 96, 113s., 116, 120ss., 126, 175, 241, 271
Osipienko.....	159
Osipowicz.....	281
Owczarek.....	17
Pacek.....	17, 33, 37, 52
Pacholski.....	144
Palikot.....	34, 44, 232
Palka.....	84
Papała.....	256
Parulski.....	161, 165, 168, 170, 171, 175, 178, 199, 201, 205, 209, 214s., 227, 274
Paszczakow.....	101
Paszkowski.....	26, 40, 79, 81
Patruszew.....	229
Petelicki.....	26, 30, 271, 283
Piasecki.....	38, 60s., 74, 91, 105, 110s., 116, 119, 121, 124s., 136, 259, 278
Piatin.....	108
Piechal.....	165
Piecuch.....	4
PIEKIELNY.....	254
Pietraszek.....	23, 32
Pietraszkiewicz.....	249
Pietruczuk.....	49, 50, 72, 74, 129, 245, 284, 286s.
Pietryga.....	205
Pietrzak.....	17, 32, 46s., 56, 61, 73s., 117, 121, 272s., 284
Plusnin.....	43, 52s., 70ss., 85, 92, 93s., 97, 99, 102, 193ss., 247
Pochanke.....	55
Polaczek.....	224, 228, 261, 270
Polko.....	239
Poławczenko.....	98, 137
Poręba.....	50, 180
Pospieszalski.....	102
Poteat.....	13, 193
Pribyłowski.....	15, 230
Primakow.....	8, 181s.
Protasiuk.... 18, 33ss., 36ss., 44s., 47ss., 53, 63, 72s., 84, 91, 93, 105, 133, 139, 245, 248, 253s., 267,	

274, 284	
Prus.....	139
Przewoźnik.....	27, 131, 133, 259
PSIOKOT.....	254
Pszczółkowski.....	195, 198
Pustowiar.....	101
Putin.....	4, 5s., 8s., 11ss., 15, 18s., 21, 77, 97, 106, 137, 139, 143, 158, 172s., 180, 182ss., 188, 203, 205, 211, 227ss., 230, 233, 251, 271, 278, 280ss.
Pyrwanow.....	5
Raczyński.....	47s., 56, 97
RADO.....	254
Radziwinowicz.....	44, 83, 86, 110, 124
Rahr.....	12, 232s.
Rak.....	226
Reagan.....	191s., 281, 283
Reszka.....	33, 43, 49, 53, 72s., 84, 97, 99, 102, 111, 128, 203, 227
Rogalski.....	168s., 196, 272, 276s.
Rohrabacher.....	191ss.
Ruskul.....	147
Rutkowski.....	17
Rybczyński.....	15
Rymanowski.....	69, 219
Ryżenko.....	84, 89s., 92, 193ss., 247
Rzepa.....	29, 35s., 38, 60, 70, 89, 102, 104, 161, 164, 197, 207, 216, 243, 269
Saakaszwili.....	8
Safonienko.....	156, 159s., 163
Sarjusz-Wolski.....	94, 98
Sarkozy.....	7
Sasin.....	24, 27, 30, 41, 100, 131, 175, 177, 256ss., 257, 259
Schetyna.....	18, 259
Sej.....	66, 95, 201, 205
Sejmej.....	179, 245, 269
Sekielski.....	186
Serdjukow.....	13
Srebro.....	76
Seremet.....	23, 38, 40, 102, 139, 161, 174, 188, 196, 201, 212, 214s., 265, 274
Sieczin.....	13, 14
Sikora.....	39
Sikorski.....	20s., 31, 41, 55, 176, 191, 234
Siwiec.....	181
Skrzypczak.....	66, 271
Słapek.....	107, 111s., 118, 248
Słucki.....	224
Smirnow.....	251
Smolar.....	11
Smolağ.....	279
Sobczak.....	32, 46, 113, 117
Sobczyński.....	44



Sonik.....	181
Stachowiak.....	56
Stanisław Komorowski.....	7, 9, 131
Stankiewicz.....	181
Starostienkow.....	148
Stasiak.....	21, 30s., 32, 131, 177, 258, 284
Stroiński.....	18, 53, 76s., 197s., 238
Strzyczkowski.....	72, 186
Suchocka.....	11
Suchorski.....	79, 81, 82
Suworow.....	5, 14, 271
Szczegielniak.....	41
Szczygło.....	55
Szeląg.....	23, 28, 52, 63s., 70ss., 97, 99, 165, 174, 194ss., 215s., 260
Szeremietiew.....	30
Szkirmancew.....	145
Szliachturow.....	13
Szejder.....	251
Szojgu.....	13, 139, 173
Szymowski.....	157, 163, 244, 277
Śliwka.....	65
Ślubowski.....	95
Śmiłowicz.....	254
Świąder.....	241
Świerczek.....	68
Święczkowski.....	163, 257
Taczkowska.....	279
Tannock.....	181
Targalski.....	200, 213
Targosz.....	56
Thompson.....	233
Tomaszewska.....	266
Trutniew.....	6
Tuchołka.....	106, 197, 203
Tupolew.....	44
Turowski.....	20s., 21, 164, 226, 278
Tusk. 9, 16, 18s., 20ss., 26ss., 34s., 46s., 51ss., 65, 68s., 77, 163s., 170, 175ss., 181, 183s., 188, 191, 204s., 208s., 218, 222, 224ss., 233, 235, 238s., 250, 254, 259, 270s., 273ss., 277, 278	
Ustinow.....	282s.
Van Orden.....	181
Wajda.....	18, 226
Walaszczyk.....	162
Wałęsa.....	18, 34, 138, 232
Warzecha.....	58
Wasilenko.....	263
Wassermann.....	36, 174, 218, 258, 275s., 278s.
Wasylenko.....	268
Wellmann.....	51

Werenicz.....	43s.
Werner.....	59
Werniewicz.....	36
Wierzchołowski.....	55, 79, 101, 103, 106, 162, 210s., 255, 262
Wierzchowski.....	27, 30, 100, 145, 174, 240
Więckowski.....	106
Wikiński.....	177
Wiland.....	155
Winogradowa.....	101
Wiśniewski.....	35, 102, 144, 145, 155s., 164, 266
Włodarczyk.....	144, 242
Wojciechowski.....	26, 105, 143, 242
Wołek.....	164
Wosztyl.....	76, 79, 81, 94, 103s., 107, 137
Woźniak.....	37
Wroński.....	191, 243, 272
Wróbel.....	261
Wróblewski.....	44, 83, 86, 110, 124, 236
Zacharkin.....	147
Zajac.....	175
Zaleski.....	62, 275
Zalewski.....	244
Załęski.....	16, 284, 287s.
Zambrowski.....	271
Zaremba.....	23
Zasada.....	21, 196s., 237
Zaucha.....	41, 93
Zawadka.....	37, 194, 239
Zdrojewski.....	18
Zgorzałek.....	56
Ziarnik.....	16, 62, 107, 183, 208, 268
Zielin.....	184
Zieliński.....	184
Ziemkiewicz.....	77, 189
Ziętek.....	49, 133, 200
Ziobro.....	64, 115, 258
Zybertowicz.....	226
Żakowski.....	51, 176, 228
Żaryn.....	219
Żelichowski.....	259
Żemła.....	244
Żmijan.....	133
Żujew.....	101, 148
Żurkowski.....	220
Żylicz.....	69, 213

## Szczegółowy spis treści

<b>WOJNA I POKÓJ.....</b>	<b>4</b>
Władimir Putin.....	4
Teczki, teczki, teczki.....	4
Ilu szpiegów jest w Polsce? Najmocniej trzyma się wywiad rosyjski.....	4
Stenogram z rozmowy pomiędzy delegacjami na czele których stali prezydenci Georgij Pyrwanow i Władimir Putin.....	5
Wywiad prof. Andrzeja Nowaka dla Arcanów.....	5
Schyłek Rosji.....	5
Głową w mur Kremla.....	6
Między Monachium 1938 a Bukaresztem 2008.....	6
KATYŃ 2. Czy Kaczyński zginął z powodu polskiego gazu?.....	6
Miliony rubli na operację przykrywania dowodów.....	7
Rząd Polski mobilizuje sąsiadów w celu potępienia rosyjskich działań w Gruzji.....	7
Rosja ostrzega Polskę.....	8
Gruzja prosiła Polskę o broń w czasie wojny z Rosją.....	8
Rozmowy o Patriotach w Polsce.....	8
Polska: Patrioty, nie rośliny doniczkowe.....	9
Putin: Umówiliśmy się na długoterminowe dostawy gazu.....	9
W katastrofie w Smoleńsku zginęli rzecznicy dywersyfikacji energii.....	9
Nałęcz: dla wizyty Putina w Katyniu - człowieka "z resortu, który robił Katyń" - "powinniśmy (...) złożyć każdą ofiarę".....	9
Związek Europy: ostatnia szansa?.....	10
Kuźniar: między Miedwiediewem a Komorowskim była chemia.....	10
Gość Radia Zet.....	11
Olejniki: zamach? Bzdura! Ale rozumiem, że ludzie myślą inaczej.....	11
Doktryna Wojskowa Federacji Rosyjskiej.....	11
Schyłek Rosji.....	11
Alexander Rahr: Polacy nie chcą przyznać, że zabili swojego prezydenta.....	12
Polska- Rosja: jak zdefiniować interes narodowy.....	12
Motywy? Co najmniej dwa.....	13
<b>SYTUACJA W SŁUŻBACH ROSYJSKICH. MOŻLIWOŚCI PRZEPROWADZENIA ZAMACHU.....</b>	<b>13</b>
Nowaja Gazieta" za Wikileaks: za wstrzymaniem dostaw do Możejek stał Sieczin.....	14
<b>36.SPLT.....</b>	<b>15</b>
DECYZJA Nr 40/MON.....	15
Minister "Zapaść".....	16
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	17
Rosjanie nie dość, że nie zabronili im lądować, to jeszcze ich chwalili.....	17
Piloci przekręciarze? Kolejne śledztwo w 36 specpułku.....	17
Szykują się zmiany w 36. pułku.....	17
Nie ma komu pilotować tupolewa.....	17

Nie wyszły naciski, to może faktury.....	18
<b>7 KWIETNIA.....</b>	<b>18</b>
Macierewicz do Klicha: Pan wiedział, kto tym samolotem leci na śmierć.....	18
Putin skłonił głowę przed Polakami pomordowanymi w Katyniu.....	18
Macierewicz: Tusk kłamie.....	19
<b>PRZYGOTOWANIE LOTU, PROCEDURY OCHRONY.....</b>	<b>19</b>
Prezydent bez ochrony, Dziennik.pl.....	19
Stowarzyszenie Rodzin Katyń 2010 - dlaczego apelujemy o prawdę i pamięć.....	20
"Wizyty Tuska i L. Kaczyńskiego do Rosji były identyczne", TOK FM.....	20
Szpieg w Watykanie. Dyplomata w RP.....	20
Co Tomasz Turowski robił w Smoleńsku 10 kwietnia i w Rzymie 13 maja?.....	20
Jest porozumienie prezydenta i premiera ws. Katynia.....	21
Rosjanie: Nic nie wiemy o wizycie Lecha Kaczyńskiego w Katyniu, RMF24.....	21
Ciąg dalszy zamieszania wokół wizyty prezydenta w Katyniu, RMF24.....	21
BOR: Na smoleńskim lotnisku było dwóch funkcjonariuszy BOR.....	21
Posiedzenie Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M.....	22
8 kwietnia lotnisko w Smoleńsku nie wiedziało o przylocie Prezydenta! , wpolityce.pl.....	22
Nie ma technicznej możliwości lądowania.....	22
Pułk chciał, by rosyjski nawigator leciał Tu-154.....	22
Ostateczny Raport MAK.....	23
Ewa Błaszczak: męża nie było w kokpicie.....	23
10 kwietnia: średni stopień zagrożenia.....	23
Oświadczenie Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010 .....	23
Anna Pietraszek: "Ta lista pasażerów krążyła po prostu ot tak, już od kilku dni, z maili na maile".....	23
Klich miał lecieć!.....	24
List Otwarty gen. Sławomira Petelickiego do premiera Donalda Tuska.....	26
Zaskakujące zeznania świadka katastrofy w Smoleńsku.....	27
Widziałem ludzi we wraku, nikt ich nie wydobywał.....	27
Ambroziak.....	27
OCHRONĘ PREZYDENTA RP POZOSTAWIONO ROSJANOM,.....	27
BOR: wizyta prezydenta w Katyniu nie była oficjalna.....	27
Wizyta w Smoleńsku była planowana od grudnia.....	27
Premier: żądam wyjaśnień, czy w Smoleńsku był BOR.....	28
Nie zamierzam podać się do dymisji.....	28
BOR nie planował obecności na lotnisku Siewiernyj, RMF24.....	28
Nie zamierzam podać się do dymisji.....	28
Rosjanie: BOR było na Siewiernym, Nasz Dziennik.....	28
Prokuratura: BOR czekało na lotnisku, Nasz Dziennik.....	29
To on czekał na prezydenta. Nieznane zeznania BOR-owca.....	29
Całość spraw związanych z ochroną prezydenta na lotnisku została pozostawiona w rękach służb rosyjskich.....	30
Zapytanie pos.Ludwika Dorna do min. Jerzego Millera.....	30
Zapytanie pos.Ludwika Dorna do min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony	

Narodowej.....	30
Klich: nie wiedziałem, że w samolocie są wszyscy dowódcy.....	30
Spór wokół wojskowych pasażerów tragicznego lotu do Smoleńska.....	30
Kropka nad i.....	31
<b>PREZYDENT MIAŁ JECHAĆ POCIĄGIEM.....</b>	<b>31</b>
„Rozmowy niedokończone”, Radio Maryja.....	31
Prezydent miał jechać pociągiem.....	32
<b>PROGNOZA POGODY PRZED WYLOTEM.....</b>	<b>32</b>
Specpułk od kuchni.....	32
Pytania o lot i pogodę.....	32
Katastrofa pod Smoleńskiem: załoga zostawiona we mgle.....	32
Katalog polskich błędów.....	33
W TU-154 wiedzieli o silnym zamgleniu.....	33
<b>KLÓTNIA NA MIGI.....</b>	<b>33</b>
Pilot nie chciał lecieć do Smoleńska.....	33
Pilot tupolewa nie chciał lecieć do Smoleńska.....	33
Polsko-rosyjska "częściowa zbieżność".....	34
Przed startem widzialność 3 tys. metrów.....	34
DODAJĘ.....	34
Tu-154 miał prognozę pogody przed wylotem.....	35
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	35
Kłótnia oficerów przed wylotem do Smoleńska.....	35
Kłótnia oficerów przed wylotem do Smoleńska.....	35
Kłótnia przed wylotem Tu-154? Tusk nie chce tego komentować.....	35
Świadek: gen. Błasik zwymyślał pilota.....	36
Pełnomocnik wdów pilotów: był nacisk Błasika na załogę.....	36
Prokuratura wojskowa nie badała jeszcze monitoringu z Okęcia. "Nawet go nie mamy".....	36
Kłótnia Błasika z Protasiukiem? Jest film!.....	36
Czuję się zdradzona.....	36
J.Miller: Nie mam pewności czy była kłótnia Protasiuka z Błasikiem.....	37
W TU-154 wiedzieli o silnym zamgleniu.....	37
To ja odprowadziłem Pierwszą Parę do tupolewa!.....	37
Nowe fakty ws. rzekomej kłótni Błasika z Protasiukiem.....	37
Kto odczyta rozmowę z 10 kwietnia.....	37
Gen. Błasik chciał porozmawiać z kpt. Protasiukiem.....	38
Gość Radia ZET: Andrzej Seremet.....	38
Ewa Błasik: męża nie było w kokpicie.....	38
Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej.....	38
Prokuratura: świadkowie nie potwierdzają kłótni na Okęciu.....	38
<b>ZATAJONY WYCIĘK CZY KONTROLOWANY PRZECIEK ?.....</b>	<b>39</b>

Konferencja prasowa Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010.....	39
„Wyciek” Macierewicza to... kałuża wody.....	39
„Salon polityczny Trójki”, z Antonim Macierewiczem rozmawia Michał Karnowski.....	39
Zapis śmierci.....	39
<b>GODZINA ODLOTU.....</b>	<b>40</b>
Prezydencki samolot rozbił się w Smoleńsku. Rosjanie apelowali by lądował w Mińsku lub w Moskwie, wprost24.....	40
Komunikat MON.....	40
Komunikat MON.....	40
Plan lotu Tu-154M.....	40
Zapis śmierci.....	40
Rządowy tupolew wyleciał z 27-minutowym opóźnieniem, TV24.....	40
Wystąpienie min. Jacka Sasina na posiedzeniu Zespołu Parlamentarnego Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010r.....	41
Lech Kaczyński wystartował bez opóźnień.....	41
<b>POCZĄTEK KAMPANII DEZINFORMACJI.....</b>	<b>41</b>
Relacja Andrzeja Zauchy.....	41
Wypowiedź zastępcy szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generała Aleksandra Aloszyna.....	41
<b>OSOBY PUBLICZNE, ŚWIADKOWIE, PILOCI I EKSPERCI O PRZYCZYNACH KATASTROFY I ZAŁODZE.....</b>	<b>41</b>
Wywiad Jarosława Kaczyńskiego dla Gazety Polskiej o wydarzeniach z 10.04.2010.....	41
Wypowiedź zastępcy szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generała Aleksandra Aloszyna.....	42
Forum smoleńskie.....	42
Wywiad z ekspertem lotniczym dr Tomaszem Hypkim.....	42
Wywiad z Wojciechem Łuczakiem.....	42
O katastrofie samolotu pod Smoleńskiem mówi prof. Jerzy Maryniak.....	43
Waldemar Kuczyński w programie „Tomasz Lis na żywo”.....	43
Wywiad z dr inż. Juliuszem Wereniczem.....	43
Ludzie z lotniska Siewiernyj.....	43
"Samobójstwo", "gra w totka".Piloci ganią załogę Tupolewa, TVN24.....	44
Alkoholowa wersja katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem wywołała skandal w Polsce.....	44
Piotr Łukaszewicz, ekspert ds lotnictwa: Do wyjaśnienia sprawy musimy poznać zapis rozmów z wieży.....	44
„Kropka nad i”, wywiad z byłym szefem szkolenia Sił Powietrznych, płk rezerwy Piotrem Łukaszewiczem.....	44
Smoleńskie domino, Gazeta Wyborcza.....	44
Znamy wstępny raport z katastrofy, Życie.....	45
"Piloci na pewno nie popełnili błędu w Smoleńsku".....	45
E. Klich wylicza przyczyny katastrofy smoleńskiej.....	45
„Kropka nad i”, TVN24, 25.10.2010, z Jerzym Millerem rozmawia Monika Olejnik.....	45
Wypowiedź gen. bryg. rez. Jana Baranieckiego.....	45

Pilot do końca wciskał gaz.....	45
Specpułk od kuchni.....	46
Pożegnano załogę Tu-154M.....	46
7 dzień tygodnia, Monika Olejnik rozmawia z prezydentem Bronisławem Komorowski.....	46
Zgrzyt między Tuskiem a Komorowskim.....	46
Bez wątpliwości to piloci Tu-154 są winni katastrofy.....	46
Między Smoleńskiem a Big Brotherem.....	46
Pilot do końca wciskał gaz.....	47
Transkrypcja rozmów załogi.....	47
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	47
Pilot do końca wciskał gaz.....	47
„Nie było pilota, który znałby lepiej Smoleńsk”.....	47
Lotniska w Smoleńsku mogło nie być w bazie GPWS.....	48
Kropka nad i.....	48
Prezydencki pilot pożegnany. "Ceniliśmy twoje opanowanie".....	48
Rodziny ofiar w obronie mjr. Protasiuka.....	48
2,5 miesiąca przed śmiercią ratowali Haiti.....	48
Katalog polskich błędów.....	49
Błąd pilota raczej wątpliwy.....	49
Wieża zadała Arkowi kurs na śmierć.....	49
<a href="http://marysienka.salon24.pl/258426,czy-moj-syn-byl-winien">http://marysienka.salon24.pl/258426,czy-moj-syn-byl-winien</a> .....	49
Dr socjologii Barbara Fedyszak-Radziejowska w „Salonie politycznym Trójki”.....	50
Zapis śmierci.....	50
Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD.....	50
Pilot do końca wciskał gaz.....	50
Transkrypcja rozmów załogi.....	50
Poręba dla wPolityce.pl po wysłuchaniu w Brukseli: czego na temat śledztwa Smoleńskiego nie dowiemy się w Polsce.....	50
Insynuacja, że rząd planuje zamachy jest niepojęta.....	50
Żakowski przeprosza, i jednocześnie wyprzedza prezydenta.....	51
Podejmowałem decyzje wobec silniejszych od Grabarczyka.....	51
O raporcie MAK - Tomasz HYPKI, niezależny ekspert.....	51
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	51
Niemiecki polityk: teoria spiskowa to absurd.....	51
Olejnik: zamach? Bzdura! Ale rozumiem, że ludzie myślą inaczej.....	51
Doradca Klicha: Załoga wiedziała, co dzieje się w Smoleńsku.....	52
<b>ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA ROSYJSKIEGO.....</b>	<b>52</b>
Kontroler lotu: piloci słabo znali liczby po rosyjsku.....	52
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	52
Zrobiłem wszystko, żeby do tego nie doszło.....	52
Kontroler lotniska Siewiernyj: Samolot prezydenta Polski schodził do lądowania jeden raz.....	52
Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi, TVN24.....	53
Gość Radia Zet.....	53
Kpt_Protasiuk_doskonale_znal_jez_rosyjski_i_lotnisko.....	53
Katastrofa w 36. pułku, Rzeczpospolita.....	53
Dlapilota.pl, wypowiedź gen. Anatola Czabana.....	53

Pilot do końca wciskał gaz.....	53
Komunikat Prokuratury Generalnej i Naczelnej Prokuratury Wojskowej.....	53
Sprostowanie.....	54
Ostateczny Raport MAK.....	54
<b>PRZYSIĘGAM STRZEC HONORU ŻOŁNIERZA POLSKIEGO ?.....</b>	<b>54</b>
Dz.U.52.46.310 - Ustawa z dnia 22 listopada 1952 r. o przysiędze wojskowej. (Dz. U. z dnia 1 grudnia 1952 r.).....	54
Dz.U.88.20.133 - Ustawa z dnia 17 czerwca 1988 r. o przysiędze wojskowej. (Dz. U. z dnia 24 czerwca 1988 r.).....	54
Dz.U.1992.77.386 - Przysięga wojskowa. Ustawa z dnia 3 października 1992 r. o przysiędze wojskowej.....	54
Mundur gen. Błasika wrócił na swoje miejsce.....	54
"Samobójstwo", "gra w totka".Piloci ganią załogę Tupolewa, TVN24.....	54
Stefan Gruszczyk (1) : Lot Tu-154M był nonszalancki, załoga nie była zgrana, RMF24.....	54
Z archiwum "Teraz My!": Leszek Miller, Marek Fronczak, Stefan Gruszczyk.....	54
E. Klich wylicza przyczyny katastrofy smoleńskiej.....	55
Piotr Łukaszewicz: Drzewo było kosą, a skrzydło samolotu zbożem,.....	55
Pilot do końca wciskał gaz.....	55
Rosjanie są również winni katastrofie.....	56
"Oddech na plecach" na wieży i w kokpicie.....	56
Oto dlaczego doszło do katastrofy Tu-154.....	56
Rosjanie nie mogą dyktować, co powinien robić generał Błasik.....	56
„Incydent" gen. Cieniucha i „wizyta" ambasadora Rosji.....	56
Zamachu nie było. Jestem pewny w stu procentach.....	57
<b>EKSPERCI Z WSI.....</b>	<b>57</b>
Winni jednak piloci? Musimy poznać prawdę o tej tragedii!, Fakt.pl.....	57
Raport o działaniach żołnierzy i pracowników WSI.....	57
Lech Kaczyński, Ostatni wywiad.....	58
Przy dowódcy nikt nie kozakuje.....	58
Major WSI wspiera Bogdana Klicha, 13.06.2010, Altair.....	58
WSI na odsiecz Klichowi, Nasz Dziennik.....	58
Dukaczewski: Klich chowa głowę w piasek.....	59
<b>„KTO OBRONI HONOR GENERAŁA BŁASIKA?„.....</b>	<b>59</b>
Pośmiertne awanse i odznaczenia dla ofiar katastrofy pod Smoleńskiem.....	59
Komunikat Nr 186/VI kad.....	59
Edmund Klich: Być może w niedzielę zostanie rozpoznany piąty głos z kabiny Tu-154, RMF24.....	59
Edmund Klich: Kończymy zbieranie danych.....	60
Na minutę przed katastrofą w kabinie był ktoś spoza załogi, TVN24.....	60
Gen. Błasik nie siedział za sterami Tu-154, Kazana w kokpicie, Newsweek.....	60
Prokuratura: Gen. Błasik mógł pilotować tupolewa. Bywało, że siadał w fotelu pilota, SE.....	60
W aktach nie czytałam o naciskach na pilotów.....	60
Zapis śmierci.....	60



Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej.....	60
Płk Pietrzak: W 36. pułku nigdy nie było programu szkoleń na symulatorach, RMF24.....	61
Czarne skrzynki Tu-154. Ekspert: Do końca katastrofy w kabinie byli jeszcze pasażerowie, Gazeta.pl.....	61
Gen. Andrzej Błasik, "pilot klasy mistrzowskiej", PAP.....	61
Wizyta dowódcy Sił Powietrznych w USA.....	61
Honory dla Dowódcy, Nasz Dziennik.....	62
Kto obroni honor Generała Błasika, Nasz Dziennik.....	62
Dowódca Sił Powietrznych winien śmierci Lecha Kaczyńskiego ?.....	63
Sponiewierany mundur Generała Błasika, wywiad z Ewą Błasik.....	63
Generał Błasik pilotował? "Miał taki zwyczaj".....	63
Prokuratura: Gen. Błasik mógł pilotować tupolewa. Bywało, że siadał w fotelu pilota, SE.....	63
To już pewne: gen. Błasik nie siedział za sterami TU-154. A niektóre media mocno to sugerowały... , wpolityce.pl.....	63
Prokuratura przesłuchuje rodziny.....	63
Nie ma dowodów, że gen. Błasika nie było w kokpicie, RMF24.....	64
Zamachu nie było. Jestem pewny w stu procentach.....	64
Sprawa ponadpolityczna.....	64
Rosjanie nie mogą dyktować, co powinien robić generał Błasik.....	64
Klich: Wypowiedzi szefowej MAK kompromitujące i polityczne.....	64
Ostateczny Raport MAK.....	65
Rosjanie atakują wdowę po gen. Błasiku.....	65
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	65
Ekspert: Błasik niekoniecznie pił.....	65
Transkrypcja rozmów załogi.....	65
Klich sam wchodził do kokpitu.....	66
Nawet szympany nie przyczyniłby się do tragedii Tu-154.....	66
Generała nie było w kokpicie.....	66
Nie ma dowodów na obecność w kokpicie.....	67
NATO Air Commander Ramstein Unveils Memorial for Late Polish Air Chief.....	67
Dowódca lotniczy NATO w Ramstein odsłonił miejsce pamięci polskiego Dowódcy Wojsk Lotniczych.....	67
<b>CHARAKTER LOTU.....</b>	<b>67</b>
Wyjaśnienia Edmunda Klicha ws katastrofy cz.2- TERAZ MY.....	67
E.Klich: Kluczowa sprawa - kwalifikacja lotu "Polska The Times".....	68
Wypowiedź min. Jerzego Millera.....	68
Konferencja prasowa A.Macierewicza.....	68
Plan lotu Tu-154M.....	68
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	68
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	69
Wyjaśnienia Jerzego Millera na posiedzeniu sejmowej komisji obrony narodowej.....	69
Klich: Miller zmienił zdanie ws. charakteru lotu, Rozmowa Rymanowskiego.....	69
Konwencja a status lotu.....	69
Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi, TVN24.pl.....	70
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	70

Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	70
--	----

## **MINIMA, WYPOSAŻENIE I OŚWIETLENIE LOTNISKA, OBOWIĄZUJĄCE PROCEDURY.....**

70

Прощание со знаменем Летчики покинули аэродром "Северный" .....	70
Pożegnanie ze sztandarem. Lotnicy opuścili lotnisko „Siewiernyj” .....	71
Авиакатастрофа под Смоленском: "Их убил туман".....	71
Katastrofa lotnicza pod Smoleńskiem; zabiła ich mgła.....	71
Forum smoleńskie.....	71
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	71
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М.....	72
Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie.....	72
Nie mógł lądować w takiej mgle, Rzeczpospolita.....	72
Pilot prezydenckiego samolotu Tu-154 miał wymagane uprawnienia, IAR.....	72
Katalog polskich błędów.....	72
Za a nawet przeciw.....	72
Katastrofa według instrukcji, Rzeczpospolita.....	73
Piloci mieli prawo podejść do próby lądowania.....	73
Zapis śmierci.....	73
Niestety, lataliśmy na drzwiach od stodoły.....	73
"Przyczyn tragedii w Smoleńsku szukałbym w Warszawie", TVN24.....	73
Wywiad z T.Pietrzakiem, b. dowódcą 36SPLT.....	74
W Smoleńsku byli ludzie, którzy mogli zamknąć lotnisko.....	74
Transkrypcja rozmów załogi.....	74
CO TO JEST APM?.....	74
Wychodząc z chmur, pilot widzi właśnie te światła.....	75
Płk Piotr Łukaszewicz, były szef oddziału szkolenia lotniczego sił powietrznych: Dlaczego Rosjanie nie zamknęli lotniska?.....	75
Pas startowy nie był oświetlony, niezależna.pl.....	75
Remont w trakcie śledztwa.....	76
Czwarta osoba na "Korsarzu", Nasz Dziennik.....	76
Zmienili oświetlenie lotniska. "To minimum bezpieczeństwa", TVN24.....	76
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	76
Pilot za sterami jest ważniejszy od prezydenta - wywiad z majorem Michałem Fiszerem.....	77
E.Klich: w tej sprawie nie będę milczał.....	77
Z lotniska pod Smoleńskiem usunięto sprzęt, który służył Putinowi?.....	77
Forum smoleńskie.....	77
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	78
E. Klich wylicza przyczyny katastrofy smoleńskiej.....	78
Transkrypcja rozmów załogi.....	78

## **PROBLEMY Z KARTAMI LOTNISKA I NDB.....**

78

Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	78
Jak-40 też miał problemy z radiolatarnią.....	78
Smoleńska tragedia.....	79

Radiolatarnie przyczyną katastrofy pod Smoleńskiem?.....	79
Smoleńsk - niewygodne fakty.....	79
Czy załoga Tu-154 miała aktualne dane o lotnisku?, TVN24.....	79
Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i Ił też.....	79
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	81
Specpułk dostał kartę z błędem.....	81
To radiolatarnia zmyliła pilotów?.....	82
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	82
Wypowiedź pracownika Kancelarii Prezydenta, Adama Kwiatkowskiego.....	82
<b>TYP RADIOLOKATORA PAR. JAKOŚĆ KONTROLI PODEJŚCIA.....</b>	<b>82</b>
Smoleńskie domino, Gazeta Wyborcza.....	83
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	83
Польский экипаж не внял предупреждениям и ошибся.....	83
Polska załoga nie posłuchała ostrzeżeń i popełniła błąd.....	84
Tomasz Hypki: Katastrofa to wina Polaków.....	84
Ludzie z lotniska Siewiernyj.....	84
Wieża miała obowiązek zamknięcia Siewiernego, Nasz Dziennik.....	84
<a href="http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_51.shtml">http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_51.shtml</a> .....	85
Zeznania kontrolerów ze Smoleńska. "Lotnisko było wojskowe", "Zaniżalem widoczność", gazeta.pl.....	85
Czy śledczy wiedzą, co wyciekło z tupolewa?, Nasz Dziennik.....	85
Dane techniczne zestawu RSP-6M2.....	86
Rosja oporna ws. Smoleńska, Gazeta.pl.....	86
Transkrypcja rozmów załogi.....	86
<a href="http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_57.shtml">http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_57.shtml</a> .....	86
Ostateczny Raport MAK.....	87
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	87
Dziwne przesłuchanie kontrolera z lotniska Siewiernyj.....	89
Wieża "w ciemno" naprowadzała Tupolewa? Naprowadzała na śmierć?!.....	89
K...wa! Co teraz ze mną będzie?.....	90
Dopuszczalne odchylenia od kursu i ścieżki przy podejściu statku powietrznego do lądowania wg KGS, RSP i RSP+OSP.....	90
<a href="http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_63.shtml">http://www.forumavia.ru/forum/7/1/66361175468984106921274260171_63.shtml</a> .....	90
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	90
Mam wątpliwości, czy Rosjanie mówią prawdę.....	90
Edmund Klich: Ostatnia niewiadoma - potrzebny eksperyment na drugim Tu-154.....	91
Protasiuk był zdany na Korsarza.....	91
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	91
Pilot do końca wciskał gaz.....	91
Wysłuchanie publiczne w Brukseli,.....	91
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	91
Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?.....	92
"Korsarz" bez identyfikacji radarowej.....	92
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	92
Nowaja Gazieta": Włączony piecyk na wieży zakłócał pracę urządzeń.....	93

## **STATUS KONTROLERA LOTU (ROZKAZY CZY REKOMENDACJE), BRAK ZGODY / ZAKAZU LĄDOWANIA.....93**

Forum smoleńskie.....	93
Wypowiedź zastępcy szefa sztabu rosyjskich sił powietrznych generała Aleksandra Aloszyna.....	93
Wywiad z kontrolerem lotu- P.Plusninem.....	93
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	94
Pilot za sterami jest ważniejszy od prezydenta - wywiad z majorem Michałem Fiszerem.....	94
Smoleńska droga podejścia, Polska Zbrojna.....	94
Tomasz Hypki: Katastrofa to wina Polaków.....	94
Wyjaśnienia Edmunda Klicha ws katastrofy cz.2- TERAZ MY.....	94
Z por. Arturem Wosztylem rozmawiają A.Kublik i W. Czuchnowski.....	94
Znamy wstępny raport z katastrofy, Życie.....	95
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	95
Konferencja prasowa A.Macierewicza.....	95
Niewiele brakowało do szczęśliwego lądowania TU-154.....	95
Transkrypcja rozmów załogi.....	96
„Kropka nad i”, TVN24, 25.10.2010, z Jerzym Millerem rozmawia Monika Olejnik.....	96
Pilot do końca wciskał gaz.....	96
Katastrofa w Smoleńsku. "Niech lądują, może im się uda", Wiadomości24.pl.....	96
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	97
Nowaja Gazieta": Włączony piecyk na wieży zakłócał pracę urządzeń.....	97
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	97

## **POGODA.....97**

Katastrofa według instrukcji, Rzeczpospolita.....	97
Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin.....	97
Smoleńska droga podejścia, Polska Zbrojna.....	98
Spieszmy się powoli, z gen. Anatolem Czabanem rozmawia Janusz B.Grochowski.....	98
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	98
Transkrypcja rozmów załogi.....	98
Ludzie z lotniska Siewiernyj.....	99
Raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK) ,19.07.2010.....	99
Rosyjscy kontrolerzy cywilni czy wojskowi,TVN24.....	99
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	99
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	99
Wstrząsająca relacja rosyjskiego strażaka z miejsca katastrofy Tu-154.....	99
Wypowiedź świadka.....	99
Gdy opadła mgła, Nasz Dziennik.....	100
Wypowiedź min.Jacka Sasina na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010.....	100
Forum smoleńskie.....	100
Katastrofa smoleńska: niewygodne fakty, Gazeta Polska.....	101
Zakaz fotografowania, Nasz Dziennik.....	101
Mgła na Siewiernym wypełzła z jaru.....	101
Monika Olejnik rozmawia z Edmundem Klichem.....	101
Czy Rosjanie mogli sztucznie wygenerować mgłę? Fakt.pl.....	101

Mgła nad Smoleńskiem była naturalna, Fakt.pl.....	102
Warto rozmawiać.....	102
Kiedy tupolew zniknął z radarów? Nikt nie wie!.....	102
Katalog polskich błędów.....	102
Gość Radia ZET: Andrzej Seremet.....	102

## **W OKOLICACH WYSOKOŚCI DECYZJI.....103**

Stenogramy uprawdopodobniły zamach, Gazeta Polska.....	103
Co zeznał porucznik Wosztyl.....	103
Przeciek ws. katastrofy w Smoleńsku - śledczy pytają, kto miał dostęp do akt, Gazeta Prawna....	103
Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i Ił też.....	103
Afera z nawigacją TU-154. "Bez komentarza", Dziennik.....	104
Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i Ił też.....	104
Transkrypcja rozmów załogi.....	105
Piaskiem po oczach, TVN24.....	105
Piloci zdecydowali: Lądujemy! Gazeta Wyborcza.....	105
Piloci wiedzieli, że się rozbiją, Gazeta Prawna.....	105
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	105
Gen. Czaban: Nikt nie szkoli pilotów, żeby ryzykowali, Gazeta.pl.....	105
Tomasz Lis na żywo: Piloci o stenogramach.....	105
W Smoleńsku byli ludzie, którzy mogli zamknąć lotnisko.....	106
Piloci w szoku, utracili sterowność.....	106
Ekipa z Samary pracowała w Warszawie przy bloku sterowania Tu-154M, Nasz Dziennik.....	106
TU-154, FSB i pranie pieniędzy, Gazeta Polska.....	106
Z por. Arturem Wosztylem rozmawiają A.Kublik i W. Czuchnowski.....	107
Jedna z pierwszych wypowiedzi publicznych Edmunda Klicha.....	107
Największym błędem polskiego rządu było oddanie śledztwa MAK.....	107
Aleksander Koronczyk, pilot ze Smoleńska.....	107
Pięć sekund i mogliby dziś żyć, Dziennik Gazeta Prawna.....	107
Prezydencki tupolew mógł wyjść z tego cało, Polska The Times.....	107
Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?.....	107
А. И. ПЯТИН, ДИНАМИКА ПОЛЕТА И ПИЛОТИРОВАНИЕ САМОЛЕТА Ту-154, МОСКВА.....	108
A.I. Piatin- Dynamika lotu i pilotaż samolotu Tu-154.....	108
Ostateczny Raport MAK.....	109
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	109
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	109

## **CHARAKTERYSTYKI LOTNE SAMOLOTU NIE SĄ Z GUMY, CZYLI MAK SAM SOBIE ZAPRZECZA.....109**

Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	109
Jerzy Miller: Zapisy pracy silników dowodzą, że piloci próbowali poderwać samolot, Kontrwywiad RMF.....	110
Symulacja: na wysokości 20 metrów nie da się już poderwać Tu-154, Gazeta.pl.....	110
Smoleńskie domino, Gazeta Wyborcza.....	110
Transkrypcja rozmów załogi.....	110

Transkrypcja rozmów załogi.....	110
Edmund Klich: Ostatnia wiadoma - potrzebny eksperyment na drugim Tu-154.....	111
Transkrypcja rozmów załogi.....	111
Piloci Tupolewa byli bez szans.....	111
Prezydencki tupolew mógł wyjść z tego cało, Polska The Times.....	111
Nie było szans na szczęśliwe lądowanie.....	111
Ostateczny Raport MAK.....	112

## **UCHOD. PROCEDURA ODEJŚCIA NA DRUGI KRAJ.....113**

Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	113
Specpułk od kuchni.....	113
Pilot do końca wciskał gaz.....	113
Czy lotki mają trymer.....	114
Piloci Tupolewa byli bez szans.....	114
Sprostowanie.....	114
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	114
Pilot do końca wciskał gaz.....	114
Bankructwo teorii Edmunda Klicha.....	114
Kaczyński: Ziobro wcale nie jest "numerem dwa" w PiS.....	115
Prokuratura w połowie eksperymentu.....	115

## **OBOWIĄZUJĄCE ZAŁOGĘ PROCEDURY. CZY SĄ DOWODY ICH ZŁAMANIA ?. 115**

Rosyjscy eksperci wskazują winnych katastrofy Tu-154, TVN24.....	115
ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М.....	115
INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154М.....	115
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М.....	115
Instrukcja eksploatacji Tu-154М w locie.....	115
Piaskiem po oczach, TVN24.....	116
Kontrwywiad RMF FM.....	116
Katastrofa TU-154: Ekspert o wynikach pracy komisji, Polityka.....	116
Pilot do końca wciskał gaz.....	116
Stefan Gruszczak : Lot Tu-154М był nonszalancki, załoga nie była zgrana, RMF24.....	117
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М.....	117
Instrukcja eksploatacji Tu-154М w locie.....	117
Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154.....	117
Specpułk od kuchni.....	117
ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М.....	117
INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154М.....	117
Odmowa nie zawsze oznacza to samo, Polska.....	118
Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154.....	118
ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М.....	118

INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M.....	118
Jak szkolić pilotów przewożących VIP-ów?.....	118
ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М.....	118
INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M.....	118
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М.....	119
Transkrypcja rozmów załogi.....	119
Piaskiem po oczach, TVN24.....	119
Płk Łukaszewicz o tupolewie: Komendy "Odchodzimy!" nie da się jednoznacznie interpretować, SE.....	120
Z archiwum "Teraz My!": Leszek Miller, Marek Fronczak, Stefan Gruszczyk.....	120
Pilot do końca wciskał gaz.....	120
Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154.....	120
Tomasz Lis na żywo: Piloci o stenogramach.....	121
Pilot do końca wciskał gaz.....	121
Pilot do końca wciskał gaz.....	122
Gość Radia Zet.....	122
Kropka nad i.....	122
Ostateczny Raport MAK.....	122
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М.....	122
Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie.....	122
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu raportu końcowego MAK.....	123
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	123
Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?.....	123
Ostateczny Raport MAK.....	123
Ostateczny Raport MAK.....	124
<b>CZY ZAŁOGA POSŁUGIWAŁA SIĘ RADIOWYSOKOŚCIOMIERZEM?.....</b>	<b>124</b>
Spieszmy się powoli, z gen. Anatolem Czabanem rozmawia Janusz B.Grochowski.....	124
Kontrwywiad RMF FM.....	124
Edmund Klich: piloci Tu-154M byli źle przeszkoleni, Wprost24.....	124
Smoleńskie domino, Gazeta Wyborcza.....	124
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	124
Użytkownicy branżowego portalu lotniczego miażdżą tezy Edmunda Klicha, Nasz Dziennik.....	125
Piotr Łukaszewicz: Drzewo było kosą, a skrzydło samolotu zbożem,.....	125
Stefan Gruszczyk (1) : Lot Tu-154M był nonszalancki, załoga nie była zgrana, RMF24.....	126
Pilot do końca wciskał gaz.....	126
Sprostowanie.....	126
ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА ТУ-154М.....	126
INSTRUKCJA WSPÓŁPRACY I TECHNOLOGIA PRACY CZŁONKÓW ZAŁOGI SAMOLOTU Tu-154M.....	126
Transkrypcja rozmów załogi.....	126
Pilot do końca wciskał gaz.....	126

ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986 .....	127
Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154.....	127
Pilot do końca wciskał gaz.....	128
Piloci Tupolewa byli bez szans.....	128
ТАБЛО СИГНАЛИЗАЦИИ .....	129
Tablice sygnalizacji wizualnej i dźwiękowej w samolocie Tu-154.....	129
Jak czytać czarne skrzynki, kpt. Grzegorz Pietruczuk wyjaśnia o czym rozmawiali piloci, TVN24 .....	129
Słownik Pilota i Kontrolera, Federal Aviation Administration.....	129
Cztery miesiące przed katastrofą zepsuł się wysokościomierz, TVN24.....	129
Ostateczny Raport МАК.....	130
ИНСТРУКЦИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА САМОЛЕТА Ту-154, МОСКВА "ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ" 1986 .....	130
Instrukcja współpracy i technologia pracy członków załogi samolotu Tu-154.....	130
Ostateczny Raport МАК.....	130
<b>КОКПИТ.....</b>	<b>130</b>
Katastrofa w Smoleńsku. Tak siedzieli pasażerowie podczas tragicznego lotu Tu-154M.....	131
Wypowiedź świadka.....	131
Wypowiedź świadka- Nikołaja Łosiewa.....	131
To wygląda jak zacieranie śladów, Nasz Dziennik.....	131
Wypowiedź min. Jacka Sasina na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010.....	131
Rosjanie dezorientowali rodziny.....	132
Badania genetyczne w kokpicie.....	133
Wstrząsająca relacja rosyjskiego strażaka z miejsca katastrofy Tu-154.....	133
Identyfikacja ciał ofiar może się przedłużyć, WP.....	133
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	133
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	133
To nie kokpit, to miazga, wp.pl.....	134
Rosjanie przedstawili dokumenty z Tu-154.....	134
Smoleńsk: Kokpit samolotu - rosyjska dezinformacja.....	136
Kontrwywiad RMF24 - Edmund Klich.....	136
<b>STAN TECHNICZNY, SILNIKI Tu-154M „101” PRZED KATASTROFĄ.....</b>	<b>136</b>
Polski prezydent zginął w katastrofie lotniczej gdy pilot zignorował ostrzeżenia aby nie lądować, The Sunday Times.....	137
Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin.....	137
Smoleńsk Świadek Katastrofy Pilot Jaka 40 Por Wosztyl.....	137
Z por. Arturem Wosztylem rozmawiają A.Kublik i W. Czuchnowski.....	137
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (МАК).....	137
Znamy wstępny raport z katastrofy, Życie.....	137



<b>OSTATNIA ROZMOWA.....</b>	<b>138</b>
Wywiad z Jarosławem Kaczyńskim.....	138
Protokół zeznań Jarosława Kaczyńskiego w prokuraturze.....	138
Jarosław Kaczyński o swojej ostatniej rozmowie z bratem, śp. prezydentem Kaczyńskim: "Nie było najmniejszych oznak niepokoju...".....	138
Wałęsa: usiądę obok gen. Jaruzelskiego.....	138
Dezinformacja na rocznicę.....	138
<b>GODZINA KATASTROFY.....</b>	<b>139</b>
Komunikat MON.....	139
Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin.....	139
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	139
Czas na zegarku generała Błasika zatrzymał się na godz. 8.38.....	139
„Międzynarodowej komisji nie będzie”.....	139
Raport urzędu energetycznego SmoleńskEnergo dotyczący zerwania kabla elektrycznego.....	139
<b>ŚWIADKOWIE ZE SMOLEŃSKA I „FAKTY PRASOWE” O PRZEBIEGU KATASTROFY .....</b>	<b>141</b>
Forum smoleńskie.....	141
Польский экипаж не внял предупреждениям и ошибся.....	142
Polska załoga nie posłuchała ostrzeżeń i popełniła błąd.....	142
Prezydencki samolot rozbił się w Smoleńsku. Rosjanie apelowali by lądował w Mińsku lub w Moskwie, wprost24.....	143
Posiedzenie sztabu operacyjnego w sprawie katastrofy Tu-154, przewodniczy W.Putin.....	143
KATASTROFA SMOLENSK 10.04.2010. MARCIN WOJCIECHOWSKI przez telefon: " z samolotem cos sie.....	143
Wypowiedź świadka.....	144
Wypowiedź świadka Wołodii Pacholskiego.....	144
Wypowiedź Sławomira Wiśniewskiego dla TVP1.....	144
Naoczny świadek katastrofy Tu-154M: to mnie zdziwiło.....	144
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	145
OCHRONĘ PREZYDENTA RP POZOSTAWIONO ROSJANOM,.....	145
Katastrofa w Smoleńsku: polski pilot próbował skrócić?, Władimir Demczenko.....	145
Wypowiedź świadka.....	146
Materiał filmowy RIA Nowosti.....	146
Materiał filmowy RIA Nowosti.....	147
Wypowiedź świadka.....	147
Najważniejsze było uderzenie w brzozę, IZVESTIA.RU.....	147
Czy śledczy wiedzą, co wyciekło z tupolewa?, Nasz Dziennik.....	147
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP.....	148
Rosyjscy świadkowie o ostatnich minutach lotu Tu-154.....	148
Spotkanie z Antonim Macierewiczem w Klubie Hybrydy.....	148
Świadkowie: Zrobili wszystko, by uchronić samolot przed rozbiem, RMF FM.....	148
Rosyjscy świadkowie o ostatnich minutach lotu Tu-154.....	149

Brzózka była cieniutka i już ją ścięli.....	149
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	151
Mgła na Siewiernym wypełzła z jaru.....	152
<b>UDERZONE W BRZOŻĘ I BECZKA AUTOROTACYJNA.....</b>	<b>153</b>
Sensacyjna analiza zdjęć ze Smoleńska.....	155
Dziesięć milimetrów różnicy ciśnienia to sto metrów różnicy wysokości.....	155
Głos Polski.....	155
<b>WYWIADY SŁAWOMIRA WIŚNIEWSKIEGO - ŻARTY Z MAKAROWEM PRZYSTAWIONYM DO GŁOWY.....</b>	<b>155</b>
<b>FILM KOLI : TACY MECHANICY NIE BIORĄ SIĘ Z LASU.....</b>	<b>156</b>
Kto nakręcił słynny film z katastrofy w Smoleńsku?.....	156
Andriej Jewsiejenkow, rzecznik smoleńskiego gubernatora.....	156
Andriej Mendierej- zamordowany – zdementowane, Solidarność Walcząca.....	156
Dowody matactwa katastrofy smoleńskiej.....	157
KATYŃ 2. Czy Kaczyński zginął z powodu polskiego gazu?.....	157
Prof. Andriej Iłarionow, były doradca W.Putina.....	158
Tupolew płonął na moich oczach.....	158
Władimir Safonienko, lakiernik samochodowy, wypowiedź dla Superwizjera.....	159
Zrobiłem wszystko, żeby do tego nie doszło.....	159
Władimir Safonienko, lakiernik samochodowy, wypowiedź dla „Misji Specjalnej”.....	160
Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów.....	160
Gdzie jest broń borowców?, Rzeczpospolita.....	160
Andriej Jewsiejenkow, rzecznik smoleńskiego gubernatora.....	160
Komunikat Prokuratury Generalnej i Naczelnej Prokuratury Wojskowej.....	161
„Międzynarodowej komisji nie będzie”.....	161
Znikające SMS-y ze Smoleńska.....	161
Kto fałszował dokument o tragedii.....	162
<b>DOKUMENT Z AGENCJI WYWIADU - PYTANIA I WĄTPLIWOŚCI.....</b>	<b>162</b>
Komunikat Prokuratury Okręgowej w Warszawie.....	162
Druga notatka Agencji Wywiadu.....	162
Dowody matactwa.....	163
Kto chciał zniszczyć dowody.....	164
KGP: Odgłosy strzałów na Siewiernym.....	164
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	165
Nieusankcjonowanych strzałów" w Smoleńsku nie było. Rosjanie odpowiadają Polakom.....	165
<b>WRAK.....</b>	<b>165</b>
SPROSTOWANIE, Mateusz Martyniuk, Rzecznik Prasowy Prokuratury.....	165
Wypowiedź prok. Szeląga w sprawie niszczenia przez Rosjan dowodów rzeczowych po katastrofie .....	165
Ślady zostały już zatarte, Nasz Dziennik.....	166

89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	166
Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów.....	167
Konferencja prasowa w sprawie prezentacji raportu MAK, Moskwa.....	167
Wypowiedź Jerzego Millera dla dziennikarzy.....	168
Monika Olejnik rozmawia z Edmundem Klichem.....	168
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	168
Będzie wniosek o zabezpieczenie wraku Tu-154, Fakt.pl.....	168
Tu-154 będzie przykryty brezentem. "Innej opcji nie było", Newsweek.pl.....	169
Wrak Tu-154 będzie zabezpieczony przed pielgrzymką rodzin ofiar, Newsweek.pl.....	169
Wrak tupolewa został przykryty, RMF24.....	169
Jest polskie śledztwo ws. cięcia Tu-154 przez Rosjan.....	169
Nie można stwierdzić, kto jest winny katastrofy.....	170
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	170

### **FRAGMENTY CIAŁ NA MIEJSCU KATASTROFY.....170**

Wypowiedź Ewy Kopacz w Sejmie 29.04.2010.....	170
Sprawozdanie Stenograficzne z 65 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 29 kwietnia 2010 r.....	170
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	170
Wypowiedź świadka.....	170
Wywiad z płk. Andriejem Miedwiediewem- dowódcą operacji na miejscu katastrofy.....	170
Prokuratura: Na miejscu katastrofy mogą znajdować się szczątki ofiar.....	171
Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów.....	171
Wypowiedź O. Marka Kiedrowicza, uczestnika Rajdu Katyńskiego.....	171

### **SPECNAZ NA MIEJSCU KATASTROFY.....172**

### **TELEFONY 10.04.2010, USUNIĘTE POŁĄCZENIA.....173**

Co podsłuchy USA słyszały w Smoleńsku.....	173
Telefony komórkowe zakłócały lądowanie Tu-154 M? Nowa hipoteza o przyczynach katastrofy pod Smoleńskiem.....	174
19 telefonów aktywnych w tupolewie, Polskieradio.pl.....	174
Macierewicz: Więcej niż 5-6 telefonów komórkowych było włączonych.....	174
Zapis śmierci.....	174
Prokuratura: Poseł Deptuła nie dzwonił do żony z TU-154, TVN24.....	174
Znikające SMS-y ze Smoleńska.....	174
Zapis śmierci.....	175
Ostatni lot.....	175
Pilot do końca wciskał gaz.....	175
Zapewniam pana Buzka, że nie o terapię nam chodzi,.....	175
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	175

### **10.04.2010 W POLSCE.....175**

Katastrofa Tu-154 pod Smoleńskiem: kronika tragedii.....	176
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	176

Marszałek Sejmu jedzie do Warszawy. Będzie pełnił obowiązki prezydenta.....	176
Czy Marszałek daje radę?.....	176
Żałoba po katastrofie. Imprezy odwołane.....	176
Kalendarium tragedii i żałoby.....	176
Komorowski apeluje: Bądźmy razem!.....	176
Wywiad z b. podsekretarzem stanu w Kancelarii Prezydenta, Andrzejem Dudą.....	177
Ciało prezydenta zidentyfikowano po 8 godzinach, RMF FM.....	177
Zapis śmierci.....	177

## **PODSTAWY PRAWNE DOCHODZENIA.....178**

Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?.....	178
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	178
KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM, podpisana w Chicago .....	178
Zapomniana umowa z Rosją?, Rzeczpospolita.....	178
Tusk o kłótni Klicha z Millerem: Nie muszą się lubić.....	179
Macierewicz chce ścigania Tuska za konwencję chicagowską.....	179
Fragmenty pism Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010 do premiera Tuska.....	179
Macierewicz do premiera: Włączyć ekspertów UE w badanie katastrofy.....	180
Poręba dla wPolityce.pl po wysłuchaniu w Brukseli: czego na temat śledztwa Smoleńskiego nie dowiemy się w Polsce.....	180
Agentura KGB na Litwie.....	180
Rusza pierwsze prywatne śledztwo w sprawie katastrofy Tu-154.....	180

## **MAK- SĘDZIA WE WŁASNEJ SPRAWIE.....181**

Znamy wstępny raport z katastrofy, Życie.....	181
CARYCA ROSYJSKIEJ AWIACJI.....	181
Wypracowane metody MAK, bibuła.....	182
MAK: Skorumpowani władcy nieba? Newsweek.....	182
MAK i sprawa polska, Newsweek.....	182
Zawsze orzekają winę pilotów, Nasz Dziennik.....	183
MAK zrzuca winę na pilotów.....	183
Ostatni lot. Spojrzenie z Rosji.....	183
Niech Rosja nie osłania kontrolerów ze Smoleńska.....	183
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	183

## **WSPÓLPRACA Z ROSJĄ.....183**

Rozmowa premiera Tuska z prezydentem Miedwiediewem i premierem Putinem.....	183
Działania władz rosyjskich po katastrofie pod Smoleńskiem, Ośrodek Studiów Wschodnich.....	184
Sejm nie zajmie się rezolucją PiS ws. przekazania Polsce śledztwa.....	184
66. posiedzenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w dniach 5, 6 i 7 maja 2010 roku.....	184
Eksperci: FSB ma na oku smoleńskie śledztwo, Dziennik.pl.....	186
Afera z komisją ds. katastrofy smoleńskiej, SE.pl.....	186

Pytania o śledztwo, Rzeczpospolita.....	186
Wyjaśnienia Edmunda Klicha ws katastrofy cz.2- TERAZ MY.....	186
Za a nawet przeciw.....	186
Klich: Miller dwa razy poniżył mnie przy Rosjanach, Dziennik.....	186
Z prof. Kazimierzem Kik rozmawia Tomasz Żukowski.....	187
Przemówienie Marty Kaczyńskiej - Dubienieckiej na wysłuchaniu publicznym w Parlamencie Europejskim.....	187
List otwarty rosyjskich dysydentów po katastrofie smoleńskiej.....	187
Siergiej Iwanow: Rosja przekazała już wszystko ws. Smoleńska.....	187
Wypowiedź min. Jerzego Millera.....	187
Wypowiedź min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej.....	187
Nowe materiały dotyczące katastrofy smoleńskiej trafiły do Polski.....	187
Akta z Rosji gotowe do wysyłki, Rzeczpospolita.....	188
E.Klich: w tej sprawie nie będę milczał.....	188
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	188
Prof. Andriej Iłarionow, były doradca W.Putina.....	188
Jarosław Kaczyński, wywiad dla „Rzeczypospolitej”.....	189
Prezydent Bronisław Komorowski w programie Radia Zet.....	189
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	189
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP.....	189
MAK prześle Polsce książkę serwisową Tu-154M, RMF24.....	189
Jerzy Miller podważa zasadność odrębnego śledztwa polskiej prokuratury i dochodzenia komisji lotniczej.MAK dostał koncesję na "słuszną interpretację".....	190
<b>SKANDAL OCIERAJĄCY SIĘ O ZDRADĘ ?.....</b>	<b>190</b>
Niesiołowski: Wizyta Macierewicza i Fotygi jak zdrada.....	190
"To skandal ocierający się o zdradę".....	190
Fotyga i Macierewicz w USA. "To jest żenada".....	190
Rząd podzielił rodziny ofiar na lepsze i gorsze.....	190
Jedziemy rozmawiać z sojusznikiem.....	190
Tusk o wyjeździe Fotygi i Macierewicza do USA: Będziemy prostować kłamstwa PiS.....	191
Amerykanie pomogli nam w badaniu katastrofy Tu-154.....	191
Sprawa ponadpolityczna.....	191
"Czuję się upokorzony jako Polak i jako minister".....	191
Politycy z USA odcinają się od spotkania z delegacją PiS.....	192
Fiasko misji w USA? Kongresmen nie ma czasu.....	192
Politycy z USA nie chcą się spotkać z Fotyga i Macierewiczem? Kongresmen Peter King nie ma czasu.....	192
Anna Fotyga i Antoni Macierewicz przekazali petycję.....	192
Sprawa ponadpolityczna.....	192
<b>CIEŃ SMOLEŃSKA NAD TRAKTATEM ROSYJSKO-AMERYKAŃSKIM.....</b>	<b>193</b>
<b>UNIEWAŻNIĆ ZEZNANIA KONTROLERÓW !.....</b>	<b>193</b>
Ludzie z lotniska Siewiernyj.....	193
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP	

.....	194
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	194
Czwarta osoba na "Korsarzu", Nasz Dziennik.....	194
Rosja unieważnia zeznania, Rzeczpospolita.....	194
Prokuratorzy nie skorzystają z zeznań kontrolerów ze Smoleńska, RMF24.....	195
Plusnin i Ryżenko dostali gotowce, Nasz Dziennik.....	195
Podczas katastrofy piloci byli na swych miejscach, rp.pl.....	195
Wykładnia prokuratury jest z sufitu, Nasz Dziennik.....	195
Chce uchylić unieważnienie zeznań.....	196
Operat "Logika" zniknął z zeznań kontrolerów.....	196
<b>DZIURAWY ZAPISY Z CVR .....</b>	<b>196</b>
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	196
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	196
Mikrofony z kokpitu Tupolewa mogły nagrać rozmowy VIP-ów, RMF24.....	196
Czarna skrzynka Tu-154 mogła nagrać dźwięki z części pasażerskiej.....	197
Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	197
Mikrofony z Tu-154. "Nie wszystko co ważne stało się w kabinie".....	197
Przy dowódcy nikt nie kozakuje.....	197
Gdy opadła mgła, Nasz Dziennik.....	197
Transkrypcja rozmów załogi.....	198
Czy Stroński powie, co usłyszał w Moskwie?.....	198
Ekspert: podpisywałem inny zapis rozmów.....	198
Zapisy nagrań z czarnych skrzynek są w Polsce, RMF FM.....	198
Rosjanie przekazali Polsce niekompletne nagrania czarnych skrzynek? Interwencja ministra Millera, Wprost.....	199
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	199
Znowu trzeba kopiować nagrania, Nasz Dziennik.....	199
Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej z dnia 21.10.2010.....	199
Katastrofy nie powinien badać MAK, Nasz Dziennik.....	200
Seremet: Prokuratura w październiku ujawni cały materiał ze stenogramów.....	201
Stenogramy z kabiny pilotów nie będą upublicznione.....	201
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М.....	201
Instrukcja eksploatacji Tu-154M w locie.....	201
Rosjanie "odczytali" nawet frazy, których nie było . "ILS niestety nie mamy" nie było na taśmie.....	201
Piloci Tupolewa byli bez szans.....	203
Prokuratura na tropie moskiewskiej częstotliwości, TVN24.....	203
Kto co mówił w tupolewie? Każdy słyszy co innego.....	204
Rząd w bardzo niezręcznej sytuacji.....	205
Transkrypcja rozmów załogi.....	206
<b>QAR: REJESTRATOR BARDZO WOLNEGO DOSTĘPU.....</b>	<b>206</b>
Rejestrator Szybkiego Dostępu ATM-QAR.....	206
Wstępny raport Międzynarodowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	207
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP	

.....	207
Wypowiedź min. Jerzego Millera.....	207
Wypowiedź min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej.....	207
Polska czarna skrzynka jak tabula rasa.....	207
Niezależni fachowcy mogą wiele wyjaśnić.....	207
Największym błędem polskiego rządu było oddanie śledztwa MAK.....	207
Fragmety pism Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010 do premiera Tuska.....	208
Premier ukrywa prawdę o katastrofie smoleńskiej?.....	208
Nasz wywiad. Macierewicz o wolcie premiera ws. Smoleńska: "Tusk zdaje sobie sprawę, że ta zabawa się kończy".....	208
Ostateczny Raport MAK.....	209
Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?.....	209
Prokuratorzy wrócili z Moskwy. "Poznaliśmy dokumenty do których nie mieliśmy wglądu".....	209
Nierozszyfrowane parametry.....	209
<b>CO BADALI AMERYKANIE ?.....</b>	<b>210</b>
Amerykane sporządzili wstępną analizę nawigacji TU-154.....	210
Badania w USA: system TAWS w prezydenckim Tu-154 był sprawny.....	210
Ostateczny Raport MAK.....	210
Dlaczego zamilkł komputer pokładowy.....	210
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	210
MAK uprawdopodobnił atak elektroniczny.....	211
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	211
<b>ZABEZPIECZENIE ŚLADÓW, ŚLEDZTWO.....</b>	<b>211</b>
Rosjanie badają przyczyny katastrofy, money.pl.....	211
Śledztwo dotyczy "nieumyślnego spowodowania" katastrofy, interia.pl.....	211
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	212
Wypowiedź francuskiego eksperta ds katastrof lotniczych, Gerarda Feldzera.....	212
Ekspert ds. terroryzmu o katastrofie smoleńskiej: Rosyjskie śledztwo jest niechlujne!.....	212
Wypowiedź eksperta ds katastrof lotniczych, prof. Jerzego Maryniaka.....	212
Wypowiedź eksperta ds zamachów terrorystycznych, Harveya Kushnera.....	212
Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?.....	213
Zagadki na żółtych karteczkach.....	213
Dlaczego Moskwa wybrała Klicha?.....	214
„Międzynarodowej komisji nie będzie”.....	214
„Kropka nad i”, TVN24, 14.10.2010, wypowiedź Andrzeja Seremeta.....	214
„Salon polityczny Trójki”, z Antonim Macierewiczem rozmawia Michał Karnowski.....	214
Seremet odpowiada Macierewiczowi: "Ciężkie i zniesławiające zarzuty".....	214
Oświadczenie Zespołu Parlamentarnego ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010.....	215
.....	215
O czym mówi protokół z nocnej narady. Gazeta Polska.....	216
Gdzie są dowody z Rosji, Gazeta Polska.....	216
Minister odsłuchał nagrania z czarnych skrzynek, TVN24.....	216
Minister Kwiatkowski odsłuchuje zapis z czarnej skrzynki (TVN24).....	217

Śledztwo ws. odsłuchów Kwiatkowskiego, niezalezna.pl.....	217
Czego słuchał Kwiatkowski?, Nasz Dziennik.....	217
Minister: Nie powinienem mieć dostępu do takiego materiału, TVN24.pl.....	217
Archeolodzy w Smoleńsku odnaleźli ludzkie szczątki i TYSIĄCE fragmentów samolotu, Wpolityce.pl.....	217
Rosjanie oddadzą czarne skrzynki. Ale potem.....	217
Mam dużo pytań, z Małgorzatą Wassermann rozmawia Dorota Kania.....	218
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	218
ROSJANIE NISZCZYLI ZAWARTOŚĆ APARATÓW OFIAR, niezalezna.pl.....	218
Antoni Macierewicz rusza do USA. A premier Tusk mówi: "Nie było w historii postępowania tak transparentnego".....	218
To on czekał na prezydenta. Nieznane zeznania BOR-owca.....	218
Prokuratura nie sprawdziła, czy doszło do wybuchu?.....	219

### **KOMPETENCJE PUŁKOWNIKA KLICHA.....219**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.....	219
Gen. Czaban: Edmund Klich jest niewiarygodny.....	219
Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?.....	219
Dlaczego Moskwa wybrała Klicha?.....	219
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	220
Bankructwo teorii Edmunda Klicha.....	220
Przed startem widzialność 3 tys. metrów.....	220
Grabarczyk nie uwzględnił wniosku o odwołanie Klicha.....	220
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	220
Płk Klich uniemożliwił badanie wraku TU 154.....	220

### **EDMUND KLICH PISZE KSIĄŻKĘ W CZASIE WSPÓŁPRACY Z MAK .....221**

Promocja książki Klicha nt. katastrof lotniczych.....	221
Посадку польского Ту-154 разрешил штаб BBC России.....	221
Na lądowanie polskiego Tu-154 zezwolił sztab WWS Rosji.....	221

### **JAKOŚĆ POLSKIEGO WSPARCIA DLA AKREDYTOWANEGO PRZY MAK.....221**

Wypowiedź min. Jerzego Millera.....	221
Wypowiedź min. Jerzego Millera przed Sejmową Komisją Obrony Narodowej.....	221
"Nie mieliśmy żadnego wsparcia rządu", dziennik.pl.....	222
Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	222
Trzy kilometry poza kursem i ścieżką.....	223
Klich: za mało czasu na opinię do raportu.....	223
Rosjanie opublikują raport do końca stycznia.....	223

### **„KLÓTNIE W RODZINIE”: JERZY MILLER vs. EDMUND KLICH.....223**

Smoleńsk 10/04. To naprawdę jest "śledztwo".....	223
Miller: Rosjanie nigdy nie pytali o Klicha, TVN24.....	224



Dziurawy raport MAK, z pos. Jerzym Polaczkiem rozmawia Marcin Austyn.....	224
Tusk o kłótni Klicha z Millerem: Nie muszą się lubić.....	224

## **WALKA BULDOGÓW POD DYWANEM: CO ZROBIĆ Z OSTATECZNYM RAPORTEM MAK ?.....**

224

Domyślam się ilu jest zainteresowanych by prawda nie wyszła na jaw.....	224
Катастрофа вернулась в Россию.....	224
Katastrofa wróciła do Rosji.....	225
Rosjanie opublikują raport do końca stycznia.....	227
Smoleńsk, śledztwo, nowy spór.....	227
Wnioski rozsądnych obserwatorów: samolot nie powinien lądować.....	231
Ideolog Kremla: To Kaczyński kazał lądować.....	232
Na pokładzie wszyscy pili. Wstyd!.....	232
Smoleński pokaz L.Kaczyńskiego kosztuje nas za dużo.....	232
Alexander Rahr: Polacy nie chcą przyznać, że zabili swojego prezydenta.....	232
Znowu zaczyna się koncert mocarstw.....	233
Odlećcie. Szach i mat.....	233
Jerzy Miller: Raport komisji uderzy w naszą dumę. I to boleśnie.....	233
Szef MSZ: Polscy piloci ewidentnie popełnili błąd.....	234
Piloci ignorują komunikat TAWS, gdy widzą ziemię.....	234
Hypki: "Polacy łamali wszystkie możliwe przepisy i żadne zaklinanie rzeczywistości nic nie da.....	234
Prezentacja stenogramów pokazała głównie nasze błędy.....	234
Konsekwentnie, na zimno dążyli ku katastrofie.....	235
Moskwa spuszcza z tonu: Raport MAK to nie nasza wersja.....	235
Prezydent o raporcie MAK: Rosjanie "zrobili gest, który nie wynika z obowiązku: w ogóle te polskie uwagi dołączyli do raportu".....	235
Tatiana Anodina okazała się sabotażystką.....	235
89. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej w dniu 10 lutego 2011 r.....	236

## **RAPORT KOMISJI MILLERA.....**

236

Prawdy nie oświetlą pochodnie.....	236
Polski raport zaboli wszystkich.....	236
Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu końcowego MAK.....	236
Spóźniony polski raport o katastrofie. Bo Tu-154 się popsuł.....	236
W kokpicie Tu-154 popsuł się wyświetlacz.....	237
Płk Grochowski: usterka dotyczy systemu TAWS.....	237
Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?.....	237
Prokuratura w połowie eksperymentu.....	238
Nie ma komu pilotować tupolewa.....	238
Tusk: nie chcę przykryć 10 IV.....	238
Miller: publikacja raportu nie przed 10 kwietnia.....	238
Skrzynek brak, śledztwo stop.....	239
Jerzy Miller: Raport komisji uderzy w naszą dumę. I to boleśnie.....	239
Śledztwo smoleńskie: NATO wytropi generała z Moskwy?.....	239

<b>INNE LOTY ZAREJESTROWANE 10.04.2010.....</b>	<b>240</b>
Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i Il też.....	240
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	240
Materiał TVP.....	241
Pilot do końca wciskał gaz.....	241
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP .....	241
Il-76 nadleciał z Taganrogu.....	241
Il-76 CANDID.....	241
Transkrypcja rozmów załogi.....	242
Co znaczy "zrzut zakończyłem".....	242
<b>DWA POSTĘPOWANIA W JEDNEJ SPRAWIE: ZAŁOGA JAKA-40 NA CELOWNIKU. ROZSZERZENIE KLAMSTWA NACISKOWEGO.....</b>	<b>243</b>
Wojsko: Warunki pozwalały na lądowanie Jaka w Smoleńsku.....	243
Jak lądował Jak-40.....	243
Załoga Jaka-40 mogła popełnić przestępstwo przy lądowaniu w Smoleńsku.....	243
Doniesienie na załogę jaka-40.....	244
Generał: 10 kwietnia był telefon na Okęcie po lądowaniu Jaka-40.....	244
Kozły ofiarne.....	244
To nie oni z własnej woli przekroczyli uprawnienia.....	244
<b>DEZINFORMACJE GAZETY WYBORCZEJ I ONETU: POWRÓT DO INCYDENTU GRUZIŃSKIEGO .....</b>	<b>245</b>
Wszystkie naciski przed Tbilisi.....	245
Kulisy lądowania w Gruzji: gen. Błasik naciskał na Protasiuka.....	245
Kulisy lądowania w Gruzji: były naciski, ujawniono notatkę.....	245
Kulisy lądowania w Gruzji.....	245
Notatka na zamówienie Klicha.....	245
<b>DONIESIENIA MEDIALNE, RAPORTY I TRANSKRYPCJE MAK.....</b>	<b>246</b>
Miliony rubli na operację przykrywania dowodów.....	246
Польский экипаж не внял предупреждениям и ошибся.....	246
Polska załoga nie posłuchała ostrzeżeń i popełniła błąd.....	246
.....	246
Крушение Ту-154 под Смоленском: хроника трагедии.....	246
Katastrofa Tu-154 pod Smoleńskiem: kronika tragedii.....	246
Raport po katastrofie Tu-154 (aktual.).....	247
Stenogramy z przesłuchań kontrolerów lotu w Smoleńsku.....	247
Катастрофа в Смоленске: польский пилот попытался повернуть?.....	247
Katastrofa w Smoleńsku: polski pilot próbował skręcić?, Władimir Demczenko.....	247
Пассажиры не оказывали давления на пилотов?.....	247
Czy pasażerowie nie wywierali nacisków na pilotów?, Władimir Demczenko.....	247

"Kommersant": Kapitan Tu-154 przed katastrofą: Nie zdołamy, Gazeta Wyborcza.....	248
Transkrypcja rozmów załogi.....	248
Polska traci cierpliwość w sprawie danych z katastrofy w Smoleńsku.....	248
Czy pilot powiedział: "Patrzcie, jak lądują debeściaki"?, Polska The Times.....	248
TVN24: pilot Arkadiusz Protasiuk minutę przed lądowaniem: "Jak nie wyląduję(my), to mnie zabije(a)".....	248
Kolejne fragmenty zapisu czarnej skrzynki. "Będę miał przechlapane", Gazeta.pl.....	248
Wstępny raport Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK).....	248
Zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa, prof. Mirosław Dakowski.....	248
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP.....	249
Samolot Kaczyńskiego rozbił się na wiele sposobów.....	249
Edmund Klich przed Komisjami Infrastruktury oraz Sprawiedliwości i Praw Człowieka Sejmu RP.....	249
Katastrofa smoleńska, dzień po dniu, godzina po godzinie.....	249
Sondaż „Gazety Wyborczej”.....	250
Sondaż Millward Brown dla TVN24.....	250
<b>MANIPULACJA „KOMSOMOLSKIEJ PRAWDY”.....</b>	<b>250</b>
Kto nakazał lądowanie samolotu Kaczyńskiego w Smoleńsku.....	250
<b>WZMOCNIENIE DEZINFORMACJI MAK: TOWARZYSZ SZYMPANS.....</b>	<b>251</b>
Rosyjscy eksperci winią za Smoleńsk tylko Polaków.....	251
Rosyjska konferencja to manipulowanie opinią publiczną.....	252
Pilotów w Smoleńsku celowo wprowadzono w błąd?.....	252
KOMUNIKAT PRASOWY.....	252
Rosjanie mają rację - to piloci doprowadzili do katastrofy.....	252
Hypki wiedział o konferencji Rosjan. Był nawet zaproszony.....	253
Smoleńsk: zakończmy tę wojnę.....	253
<b>REZONATORY TEZ MAK W POLSKIM INTERNECIE.....</b>	<b>253</b>
<b>DEZINFORMACJE RADY ETYKI MEDIÓW.....</b>	<b>255</b>
Co Bajer w maglu usłyszała, Nasz Dziennik.....	255
Bo koledzy mi powiedzieli, Nasz Dziennik.....	255
Odchodzimy bo Rada Etyki Mediów, gani tylko opozycyjne i niszowe media.....	255
Rada Etyki Mediów przeprosza "Nasz Dziennik", ale.....	255
Dziennikarze szkodliwi społecznie? Gazeta Polska.....	255
Prezydent uhonorował zasłużonych dziennikarzy.....	256
<b>JÓZEF SASIN I JACEK SASIN.....</b>	<b>256</b>
Józef Sasin a zabójstwo gen. Papały cz.2.....	256
Mazur i gen. Papała.....	256
Sasin nowym wojewodą?, gazeta.pl.....	257

Sasin nowym wojewodą, Gazeta.pl.....	257
USTAWA.....	257
Prezydent nominował nowego ministra, Wprost24.....	257
Jacek Sasin zastępcą szefa Kancelarii Prezydenta RP, Prezydent.pl.....	258
Sasin: Decyzja o wizycie Tuska w Katyniu zapadła już w styczniu.....	259
Lot do Katynia miał być wyróżnieniem, Gazeta Wyborcz.....	259
Mieli lecieć do Katynia prezydenckim samolotem. Nie polecili, dostali drugie życie.....	259
Jacek Sasin: Para prezydencka zostanie pochowana razem.....	259
Wypowiedź min.Jacka Sasina na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds Zbadania przyczyn Katastrofy Tu-154M z 10.04.2010.....	260

## **ZABÓJSTWO DR INŻ. EUGENIUSZA WRÓBLA.....260**

Prokuratura powoła zespół biegłych, Nasz Dziennik.....	260
Tajemnicze zaginięcie byłego wiceministra transportu.....	261
Eugeniusz Wróbel nie żyje. Sprawcą zabójstwa jego syn.....	261
Eugeniusz Wróbel zginął, bo nie dał synowi pieniędzy na samochód?.....	261
Zabójstwo Eugeniusza Wróbla. Syn odwołał zeznania.....	261
Inżynier Wróbel miał pomóc analizować raport MAK, Nasz Dziennik.....	261
Syn Eugeniusza Wróbla "niepoczytalny".....	261

## **HIPOTEZY ZAMACHU.....262**

Lech Kaczyński w śmiertelnej pułapce.....	262
Obrażenia zależą od rodzaju broni.....	263
Polish pilots on Kaczynski jet 'saw crash coming'.....	264
Polscy piloci w samolocie Kaczyńskiego wiedzieli że zbliża się katastrofa.....	264
Polish Crash Inquiry Looks at Decision to Land.....	264
Śledztwo w sprawie polskiej katastrofy wskazuje na próbe lądowania.....	264
Rosjanie skończyli badać ciała.....	265
Katastrofa w Smoleńsku. Zwęglone, zmasakrowane zwłoki, głowy powgniatane w ciała.....	265
Wywiad z Jarosławem Kaczyńskim.....	265
Na tragedię 10.04. nie wolno patrzeć przez pryzmat "własnej wyobraźni".....	266

## **HIPOTEZY AWARII.....266**

11 usterek w trzy miesiące.....	266
Major Protasiuk: "Nie siadamy".....	267
Transkrypcja rozmów załogi.....	268
Katastrofy nie powinien badać MAK, Nasz Dziennik.....	268
Przeraża mnie to, co zrobiono w Samarze z Tu-154M.....	268
Co Edmund Klich powiedział na podkomisji do spraw transportu lotniczego?.....	268
Tu-154M przed startem był źle wyważony?.....	269
Prokuratura: Tu-154 był dobrze wyważony.....	269
Rosjanie wycofają z eksploatacji Tu-154M już od 1 lipca 2011 roku?.....	269

<b>HIPOTEZA „DZIURY POWIETRZNEJ”.....</b>	<b>270</b>
Kurs 259 stopni zabroniony we mgle.....	270
<b>INNE.....</b>	<b>270</b>
"Państwo polskie zdało egzamin, możemy być dumni"- Bronisław Komorowski.....	270
7 dzień tygodnia, Monika Olejnik rozmawia z prezydentem Bronisławem Komorowski.....	270
Świat nie kończy się na Jarosławie Kaczyńskim i na PiS.....	270
Posel Jerzy Polaczek (PiS) w „Salonie politycznym Trójki”.....	270
SKW pozna metody Macierewicza.....	270
Gen. Petelicki: Bogdan Klich nie ma honoru. To nieudacznik.....	271
Gorący temat.....	271
<b>WYRAŹNIE ŚMIERDZĄCA SPRAWA.....</b>	<b>271</b>
Pilot do końca wciskał gaz.....	271
Dostaliśmy zgodę na 50 metrów. Tu-154 i Il też.....	271
Superwizjer" TVN: Symulator i warunki identyczne jak 04/10 w Smoleńsku.....	272
Ekspert we mgle.....	272
Błagi Ewy Kopacz.....	272
Wypowiedź Antoniego Macierewicza na posiedzeniu Zespołu Parlamentarnego.....	272
Wśród ofiar katastrofy pod Smoleńskiem są dwie osoby, których nie było w spisie pasażerów. Lenta.ru.....	272
Piloci z 36. pułku bez licencji? "Pisałem do MON. Przegrałem".....	272
Prezydencki samolot: technologia z lat 60., Gazeta Wyborcza.....	273
Promocja książki Klicha nt. katastrof lotniczych, onet.pl.....	273
Tusk: W PiS narastają wyrzuty sumienia ws. katastrofy smoleńskiej.....	273
Oświadczenie premiera Donalda Tuska.....	274
List rodzin do premiera. Bez ŻADNEJ sugestii dotyczącej pieniędzy. Czy premier przeprosi? , Wpolityce.pl.....	274
Donald Tusk sugeruje, że rodziny ofiar 10/04 chcą... pieniędzy! Czy można bardziej urazić? ,Wpolityce.pl.....	275
Znicze, które nie chcą się palić, Zuzanna Kurtyka.....	275
Tusk powiadamia sms-em, blog, ks. Tadeusz Isakowicz- Zaleski.....	275
Małgorzata Wassermann: "Premier nie mógł nas bardziej obrazić i urazić w tej sytuacji".....	275
Wypowiedź Andrzeja Melaka.....	275
Wdowa ujawnia słowa Tuska, po których wyszła.....	275
Wassermann: Ujawnijmy nagrania ze spotkań z premierem.....	276
Incydent na spotkaniu. "Pani Kochanowska pytała, czy premier wydał rozkaz zamordowania jej" .....	276
Ewa Kochanowska: Pozwę Grasia, bo mnie niszczy.....	276
Nieznane fakty ws. katastrofy smoleńskiej.....	276
Donald Tusk wścieka się o Smoleńsk: Mam DOSYĆ wysłuchiwanie uwag na temat domniemanego zabójstwa! - NAGRANIE, YouTube.....	277
Graś: przepraszam panią Kochanowską.....	277
Dowody matactwa.....	277
Jak znaleziono ciało Lecha Kaczyńskiego.....	277
Jakub Opara: 3 osoby przeżyły katastrofę - tak powiedział nam ambasador Turowski.....	278
Kowal: To Kaczyński nie chciał spotkania z Tuskiem w Smoleńsku.....	278

Kowal: ktoś mnie wrabiał.....	278
Smoleński biznes.....	279
Gruzińska telewizja przepowiedziała morderstwo polskiego Prezydenta przez rosyjskich terrorystów z KGB.....	279
Międzynarodowi terroryści z FSB zamordowali polskiego prezydenta impulsem elektromagnetycznym.....	280
<b>ANEKS 1: WZORCOWA KAMPANIA DEZINFORMACJI ROSYJSKIEJ: KAL007....</b>	<b>281</b>
<b>ANEKS 2: NACISKI W SPRAWIE LĄDOWANIA W TBILISI ?.....</b>	<b>283</b>
Lot pięciu prezydentów na przekór bezpieczeństwu.....	283
Incydent gruziński.....	283
Meldunek pod publikę.....	284
Incydent gruziński oczami pierwszego pilota.....	284
Rosyjskie media cytują Lecha Kaczyńskiego.....	285
Bielan: prezydent nie naciskał na pilotów podczas lotu do Azerbejdżanu.....	285
Bielan: Rozkaz lądowania w Tbilisi wydał Klich.....	285
Ocalić Gruzję, chronić Polskę. Dwa lata po rosyjskiej agresji na Tbilisi. Esej Michała Karnowskiego.....	285
Czas na zegarku generała Błasika zatrzymał się na godz. 8.38.....	285
PREZYDENT LITWY: KACZYŃSKI NIE ROZKAZYWAŁ PILOTOM.....	286
Zapytanie nr 2496.....	286
Odpowiedź ministra obrony narodowej .....	286
Klich nie chce mówić, jak naciskał na pilotów.....	287
MAK przypomina, jak L. Kaczyński naciskał na pilota.....	287