

Biała Księga w sprawie katastrofy rządowego samolotu Tu-154

3 sierpnia 2010

Biała księga w sprawie katastrofy rządowego samolotu Tu-154M nr 101 pod lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj 10.04.2010 – Mapa pytań.

ROZDZIAŁ I. WSTĘP: STAN POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO

1.1. Jakie wnioski i jakie programy zabezpieczające wprowadzono w trybie szkoleń i wymogów stawianych pilotom w polskim lotnictwie wojskowym po katastrofie samolotu CASA po Mirosławcem?

1.2. Czy programy szkoleniowe polskich pilotów wojskowych odpowiadają standardom NATO-wskim, kto jest odpowiedzialny za ich wdrażanie i kontrolę przestrzegania zasad?

1.2.1. Czy dowódca załogi Tu-154M nr 101 w swojej 10-letniej karierze pilota brał kiedykolwiek udział w zdarzeniu w ruchu lotniczym, w którym złamane zostały regulaminy bądź w którym wykazano choćby odejście od standardów bezpieczeństwa? Jeśli tak, to jakie dokumenty (raporty) dokumentują takie zdarzenie? W jakim charakterze występował w tym zdarzeniu major pilot Protasiuk?

1.2.2. Czy którykolwiek z innych członków załogi brał kiedykolwiek w swojej karierze udział w zdarzeniu w ruchu lotniczym, w którym złamane zostały regulaminy bądź w którym wykazano choćby odejście od standardów bezpieczeństwa? Jeśli tak, to jakie dokumenty (raporty) dokumentują takie zdarzenie? W jakim charakterze występowały w tym zdarzeniu te osoby?

1.3. Czy agendy sojuszu NATO zwracały się do rządu polskiego z

uwagami na temat szkolenia pilotów, ilości wylatanych godzin i sprawności bojowej?

1.4. Kto był z racji pełnionej funkcji oraz personalnie odpowiedzialny za jakość i kształt szkolenia, tak w wymiarze politycznym i finansowym, jak wojskowym i technicznym?

1.5. Czy po tragedii pod Mirosławcem zmienił się poziom nakładów na szkolenie pilotów wojskowych, w tym pilotów 36. specpułku? Jeśli tak, to konkretnie z jakiego na jaki? Proszę podać konkretne kwoty i sposób ich rozdysponowania.

1.6. Kto konstytucyjnie odpowiada za stan polskich sił zbrojnych, bezpieczeństwo osób obsługiwanych przez wojskowe służby transportowe?

1.7. Informacje o problemach technicznych Tu-154M nr 101 powtarzały się od lat, jednak zaraz po katastrofie Rosjanie wykluczyli awarię samolotu. Dlaczego polska strona przyjęła to zapewnienie bezwarunkowo i bez zastrzeżeń?

1.8. Jakie zespoły i podzespoły Tu-154M nr 101 były wymieniane (naprawiane, upgradeowane) podczas remontu w fabryce w Samarze?

1.8.1. Czy robiono upgrade systemów awioniki?

1.8.2. Na podstawie jakich umów lub przetargów?

1.8.3. Kto to wykonywał?

1.8.4. Kto nadzorował remont ze strony polskiej?

1.8.4.1. Na czym polegały procedury nadzoru?

1.8.5. Czy po wykonaniu remontu miały miejsce awarie samolotu, a jeśli tak, to jakich zespołów (podzespołów) dotyczyły?

(1.8.6. opcjonalnie do 1.8.1 – 1.8.5.)

1.8.6. Tu-154M nr 101 przeszedł generalny remont, łącznie z

remontem silników, przedłużeniem ресурсu technicznego i modyfikacją w fabryce w Samarze. Był to jego trzeci remont generalny. Po powrocie po remoncie do Polski, samolot Tu-154M przeszedł pomyślnie polskie badania techniczne. To jednak nie uchroniło go przed awarią, która przydarzyła się już w styczniu br., kiedy rządowy samolot transportował polskich ratowników, powracających z misji na Haiti. Awaria nie była poważna (szwankował system sterowania), a dzięki sprawności załogi samolot powrócił do kraju z nie do końca sprawnym autopilotem (działały dwa z trzech jego kanałów). Warto zaznaczyć, że według wykazu dla zakładu w Samarze dotyczącego maszyny o numerze 101, oprócz bloku autopilota wyremontowane miały być m.in. wysokościomierz, prędkościomierz, blok sterowania czy wariometr. Epizod autopilota powraca w kontekście kwietniowej katastrofy samolotu. Według informacji przekazanych przez MAK we wstępnym raporcie, autopilot był włączony aż do chwili na 5,4 s przed uderzeniem w pierwszą przeszkodę. Wtedy pilot przeszedł na sterowanie ręczne. Zbyt późno, bo zdaniem pilotów, autopilot w tym przypadku powinien być wyłączony na tzw. wysokości decyzji. Czy zatem 10 kwietnia br. urządzenie to mogło działać w niewłaściwy sposób?

1.8.7. Czy jest prawdą, że ostatnie naprawy pewnych urządzeń Tu-154M nr 101 były spowodowane faktem, że "rosyjski system łączności satelitarnej zakłócał mu elektronikę nawigacyjną"? Jakich urządzeń dotyczyły te naprawy?

1.8.8. Czy wyjaśniono awarię układu sterowania Tu-154 w Mongolii w 2008 r. i awarię autopilota na Haiti w 2010 r. – ta ostatnia już po remoncie w zakładach w Samarze?

ROZDZIAŁ II. PRZYGOTOWANIE WIZYTY GŁOWY PAŃSTWA W SMOLEŃSKU ORAZ ZAPROSZONYCH PRZEZ NIĄ GOŚCI

2.1. Kto zajmuje się organizacją wizyty głowy państwa we współpracy w władzami państwa-gospodarza?

2.2. Jakie są procedury organizacji wizyty, ustalenia wymogów

bezpieczeństwa, zapewnienia odpowiedniego zaplecza logistycznego?

2.3. Kto ustalał listę gości? Kto aprobował listę gości? Kto dokonał przydzielenia zaproszonych gości do wskazanych konkretnie środków transportu?

2.4. Jakie oficjalne dokumenty wymieniane z ambasadą rosyjską w Polsce są w posiadaniu Ministerstwa Spraw Zagranicznych?

2.5. Jak była ranga wizyty prezydenckiej (wizyta prywatna, państwowa, oficjalna)? Kto decydował o randze wizyty i na jakiej podstawie prawnej?

2.6. Kto złożył „zamówienie” w 36. specpułku lotnictwa wojskowego?

2.6.1. Na ile lotów? Kto dokonał podziału polskiej delegacji i zaproszonych gości pomiędzy poszczególne środki transportu?

2.6.2. Planowany był przejazd Prezydenta do Katynia pociągiem. Czy ktoś z jego otoczenia sugerował wybranie przelotu samolotem zamiast pociągu i jeśli tak, to kto?

2.6.3. Czy jest prawdą, że katastrofa w Smoleńsku dla polskich oficerów rozpoczęła się już w C-295M [CASA?] na lotnisku warszawskim? Wczesnym rankiem 10 kwietnia oficerowie, przypięci pasami do foteli, mieli siedzieć wraz z grupą kilkunastu polskich dziennikarzy na pokładzie CASY, czekając na odlot do Smoleńska. Na skutek informacji obsługi o problemach technicznych samolotu, zaproponowano pasażerom przesiadkę do Jaka-40. Dziennikarze się przesiedli do Jaka, ale oficerowie zajęli wolne miejsca w prezydenckim tupolewie. Czy ten incydent był bezpośrednim powodem opóźnienia wylotu?

2.7. Lista pasażerów Tu-154M nr 101 krążyła wśród dziennikarzy już na kilka dni przed lotem. Jak do tego doszło i kto udostępnił tę listę? Jakie czynności podjęli polscy prokuratorzy i inne służby, w tym SKW i SWW, by ustalić osobę

odpowiedzialną za przeciek?

2.8. Czy polski MSZ i kancelaria premiera, która odpowiadała za lot, poinformowały Rosjan oficjalnie kto jest na pokładzie dla zapewnienia odpowiedniego poziomu zabezpieczenia lotu? Czy prawdą jest, że status wizyty z oficjalnej na nieoficjalną zmienił min. Arabski?

2.9. Czy prawdziwą jest informacja, że lot prezydenta Kaczyńskiego miał inną rangę, niż lot premiera Tuska 3 dni wcześniej i w związku z tym procedury oraz standardy bezpieczeństwa były również inne? Jeśli tak, to jakie dla obydwu tych lotów? Szef BOR gen. Janicki powiedział, że była to wizyta nieoficjalna. Jeżeli tak było, to tym bardziej na stronie polskiej spoczywała większa odpowiedzialność za przygotowanie i bezpieczeństwo tego lotu. Czy lotnisko w Smoleńsku zostało sprawdzone przez polskie służby? I jak traktować wypowiedź gen. Janickiego dla radia ZET 29.04., że o tym „kto dokładnie znajduje się na pokładzie Tu-154M nr 101 dowiedział się już po katastrofie”?

2.9.1. Jak w kontekście prawidłowości zabezpieczenia wizyty prezydenckiej należy odczytać wypowiedź szefa BOR-u gen.bryg. Mariana Janickiego o tym, że gdyby miał wiedzę o składzie delegacji, nie wydałby zgody na lot jednym środkiem transportu?

2.9.1.1. Dlaczego gen.bryg. Marian Janicki tej wiedzy nie miał i kto jest personalnie odpowiedzialny za brak tej wiedzy?

2.10. Czy lista osób była oficjalnie przedstawiana stronie rosyjskiej? Jaka, w jakiej formie, komu fizycznie i kiedy?

2.11. Jakim statkiem powietrznym podróżowała polska delegacja rządowa na uroczystości zorganizowane przez premiera Putina 07.04.2010 r.?

2.11.1. Jakie było uzasadnienie wyboru takiego a nie innego środka transportu?

2.12. Kto, kiedy i gdzie zgłaszał rządowi propozycję zakupu nowych statków powietrznych dla obsługi podróży służbowych VIP-ów? Kto, kiedy i gdzie odmówił zakupu i jakie powody odmowy przedstawił?

2.13. Czy jest prawdą, że Jarosław Kaczyński miał być jednym z pasażerów?

ROZDZIAŁ III. PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA I OTOCZENIE PRAWNE

3.1. Jakiego typu statkiem powietrznym był TU-154 według prawa międzynarodowego? Państwowym? Wojskowym? Cywilnym?

3.2. Jaka jest procedura zabezpieczania tego typu lotów przez BOR?

3.3. Czy przewidywano lotniska zapasowe, a jeśli tak, to w jakim dokumencie można znaleźć dowód tego zabezpieczenia? Jakie było wyposażenie tych lotnisk w systemy wspomagające lądowanie? Które z rozpatrywanych lotnisk (w tym zasadnicze w Smoleńsku-Siewiernym) miało najlepsze wyposażenie w systemy wspomagające lądowanie?

3.4. Czy rozważano skorzystanie z lotniska w Witebsku (z systemem ILS) jako zasadniczego? Jeśli nie, to dlaczego?

3.5. Czy w sprawie lotniska zapasowego w Mińsku istnieje dokumentacja kontaktów z Ambasadą Białorusi w Polsce bądź z innymi władzami białoruskimi?

3.6. Czy na lotnisku smoleńskim był obecny polski attaché wojskowy w Rosji? Jego obecność przy przyjeździe Zwierzchnika Sił Zbrojnych i niemal całego Sztabu Generalnego powinna być oczywistością.

3.7. Czy gen. Petelicki słusznie twierdził, że żelazną zasadą w NATO jest, że taka delegacja, jak ta do Smoleńska, musi lecieć czterema samolotami (dla krajów biedniejszych trzy)? Kto odpowiada w Polsce za przestrzeganie tych standardów? Czy ich nieprzestrzeganie może mieć wpływ na wizerunek Polski jako

członka sojuszu?

3.8. Generał Petelicki twierdził również, że NATO-wskim standardem jest zabezpieczenie przez służby kraju macierzystego delegacji co najmniej dwóch lotnisk zapasowych i fizyczna obecność przedstawicieli tychże służb na obu lotniskach. W jaki sposób polski rząd zastosował te standardy 10.04.2010 r.? W jakich dokumentach można odnaleźć potwierdzenie ich zastosowania?

3.9. Dlaczego z prezydentem nie leciał ani szef BOR-u Janicki, ani Janusz Murasicki, który na stanowisku szefa prezydenckiej ochrony zastąpił usuniętego wbrew woli Lecha Kaczyńskiego, pułkownika Olszowca?

3.10. Dlaczego generał Janicki bez przerwy powtarza, że zabezpieczenie lotnisk zapasowych należało do strony rosyjskiej, jeśli jednocześnie słyszymy, że strona rosyjska traktowała tę wizytę jako prywatną?

3.11. Czy prawdą jest, że przy lądowaniu głowy państwa standardowo prosi się państwo-gospodarza o pozwolenie na obecność na wieży kontrolera z państwa-gościa? Jeśli tak, to czy strona polska o to wystąpiła? Kto personalnie dopuścił do lądowania na lotnisku, na którym nie było polskiego kontrolera?

3.11.1. Kto i na jakiej podstawie prawnej wystąpił do strony rosyjskiej o przydzielenie do lotu 10 kwietnia rosyjskiego oficera naprowadzania („szturmana”)? Kto personalnie zaniedbał wyegzekwowanie od strony rosyjskiej obecności tego oficera na pokładzie? Kto dopuścił do wylotu samolotu, na którego pokładzie nie znajdował się „szturman”?

3.11.2. Czy Tu-154M nr 101 w dniu 10.04. posiadał transponder IFF NATO? Jeśli tak, to co się z nim stało?

3.12. Ilu funkcjonariuszy BOR-u zostało przydzielonych do lotu TU-154M nr 101 10.04.2010 r., ilu dotarło na lotnisko

wcześniej i jakimi środkami transportu? Ilu funkcjonariuszy BOR-u zostało przydzielonych do lotnisk zapasowych i w jaki sposób dostali się na te lotniska?

3.13. Czy BOR lub jakiekolwiek inne polskie służby dokonały wizytacji lotniska w Smoleńsku pod kątem jego bezpieczeństwa zaplecza technicznego, pozwalającego na ruch statków powietrznych? Ilu funkcjonariuszy było w Smoleńsku, czy sprawdzili przed przylotem pas startowy, wieżę kontrolną i wyposażenie lotniska?

3.14. Czy polskie służby mają kopie dokumentów MAK, dopuszczających lotnisko do użycia w ruchu powietrznym?

3.15. Kto wydał certyfikat, dopuszczający do ruchu TU-154M nr 101 po modernizacji w Samarze? Czy MAK wydawał certyfikat, dopuszczający TU-154M nr 101 do ruchu na czas przelotu z Samary do Warszawy?

3.16. Jakie dokumenty określają stan techniczny statku powietrznego przed startem? Czy przed startem sprawdzono samolot pod kątem zagrożenia aktami terroru?

3.17. Jak wyglądała procedura w przypadku tego lotu?

3.18. Kto dokonał wyboru pilotów do obsługi lotu?

3.19. Jakie są procedury sprawdzenia stanu psychicznego i fizycznego pilotów przed lotem?

3.20. Jakie przepisy i procedury obowiązywały na pokładzie Tu-154M nr 101: cywilne czy wojskowe?

3.21. Jakie procedury są wdrażane po uzyskaniu informacji o awarii/katastrofie polskiego samolotu rządowego i na podstawie jakich przepisów?

3.22. Czy Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przy Ministerstwie Infrastruktury jest organem właściwym do badania katastrofy wojskowych i państwowych statków powietrznych?

3.23. Czy Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przy Ministerstwie Infrastruktury umieściła katastrofę TU-154M nr 101 w Rejestrze Zdarzeń Lotniczych?

3.24. Dlaczego w przypadku katastrofy rządowego Tu-154M nr 101 zastosowano procedury przewidziane przez Konwencję Chicagowską, skoro Konwencja Chicagowska, która jest umową międzynarodową, wyróżnia tylko dwa rodzaje statków powietrznych: cywilne i państwowe (art. 3 pkt a). Art. 3 pkt b wspomnianej konwencji, wśród państwowych statków powietrznych wymienia będące w służbie wojskowej, policyjnej i celnej. Tu-154M nr 101, którym feralnego dnia leciał prezydent Kaczyński, wchodził w skład floty, tworzącej jednostkę wojskową polskich sił powietrznych o nazwie 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego, a więc należał do państwowych statków powietrznych według tejże umowy. Logiczną konsekwencją tej konstatacji jest fakt, że katastrofa tego samolotu nie może być wyjaśniana za pomocą art. 13 Konwencji Chicagowskiej, ponieważ ta konwencja wyklucza taką ewentualność w pkt. a artykułu 3. (Niniejsza Konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych – cytata za Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.)?

3.24.1. Kto podjął decyzję (w jakim gronie i czy istnieje formalny ślad podjęcia takiej decyzji, a jeżeli tak, to jaki?) o zastosowaniu art. 13 Konwencji Chicagowskiej ZAMIAST art. 11 porozumienia z 7 lipca 1993, zawartego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską, dotyczącego katastrof polskich powietrznych statków wojskowych w rosyjskiej przestrzeni powietrznej? Czy decyzję podjęła osoba upoważniona (upoważniona na podstawie jakich przepisów?) Jaka była podstawa prawna tej decyzji?

3.24.1.1. Kto (imiennie) zlecił kancelarii zewnętrznej ekspertyzę prawną, na podstawie której podjęto decyzję o zastosowaniu przepisów Konwencji Chicagowskiej?

3.24.1.2. Dlaczego ta ekspertyza nie została przygotowana

przez rządowe centrum prawne?

3.24.1.3. Dlaczego z pytaniem w tak kluczowej dla państwa polskiego sprawie zwrócono się do tylko jednej kancelarii prawnej?

3.24.1.4. Czy ta kancelaria jest na liście lobbystów?

3.24.1.5. Jak brzmiała rozmowa szefa Komisji Technicznej MAK A. Morozowa z E. Klichem? Czy to Morozow sugerował Klichowi oparcie dochodzenia o przepisy Konwencji Chicagowskiej? Czy Klich przekazał tę sugestię premierowi Tuskowi?

3.24.1.6. Ile rozmów z E. Klichem odbył szef Komisji Technicznej MAK A. Morozow? Czy wszystkie te rozmowy odbyły się po katastrofie rządowego TU-154 nr 101?

3.24.2. Zarówno Konwencja Chicagowska, jak i porozumienie z 7 lipca 1993 zawarte pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską, określa w sposób ogólny podmiot uprawniony do przeprowadzenia śledztwa w sprawie katastrofy, nie przesądzając o drobiazgowych procedurach. W przypadku Konwencji Chicagowskiej swoje wewnętrzne procedury wdraża MAK, akceptując obecność w swoich pracach osoby oddelegowanej przez rząd RP, w przypadku Porozumienia z 7 lipca 1993 śledztwo prowadzą wspólnie rosyjska i polska prokuratura wojskowa na terytorium Federacji Rosyjskiej na zasadzie równouprawnienia w przeprowadzaniu czynności, w sposób i w zakresie procedur właściwej dla każdej z tych służb. Pan przewodniczący Klich, co zostało poparte oświadczeniami przedstawicieli rządu RP i MON-u, wskazał na fakt uszczegółowienia procedur, wynikających wprost z art. 13 Konwencji Chicagowskiej i ich brak w przypadku Porozumienia z 11 lipca 1993. W jakim akcie prawnym można znaleźć szczegółowe opracowanie procedur związanych z art. 13 Konwencji Chicagowskiej?

3.24.3. Jak przebiegały prace nad ustaleniem procedur postępowania w przypadku Porozumienia z 7 lipca?

3.24.4. Czy ewentualny brak tych procedur w przypadku Porozumienia z 7 lipca 1993 oznacza, że w przypadku katastrofy rosyjskiego państwowego statku powietrznego również zostanie zastosowana Konwencja Chicagowska, a Polska Komisja Badania Wypadków Lotniczych oraz polska prokuratura będą jej jedynymi gospodarzami, przy udziale delegata MAK-u?

3.25. Czy katastrofę rządowego TU-154M nr 101 bada prokuratura cywilna czy wojskowa?

3.26. W jakim zakresie lot rządowego TU-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. ochraniały służby SWW i SKW i jakie były efekty tej ochrony?

3.27. Kto podjął decyzję o dołączeniu polskiego przedstawiciela do prac MAK-a? Na jakiej podstawie prawa międzynarodowego?

3.28. Na jakiej podstawie wszczęto polskie śledztwo w tej sprawie?

3.29. Jakie są relacje pomiędzy pracą MAK-a a śledztwem polskiej prokuratury?

3.30. Jakie są relacje pomiędzy pracą MAK-a a śledztwem rosyjskiej prokuratury?

3.30.1. Jaka jest zależność pomiędzy komisją MAK (która bada okoliczności katastrofy) a komisją powołaną przez premiera Putina, która ma za zadanie ocenić przyczyny katastrofy. Czy komisja powołana przez premiera Putina działa również na podstawie Konwencji Chicagowskiej? Czy jest w niej polski delegat? Jaką moc prawną – czy moc dowodową – ma stenogram z posiedzenia komisji powołanej przez premiera Putina? Czy opublikowane zostały dalsze wyniki prac tej komisji?

3.31. Czy śledztwo rosyjskie prowadzi rosyjska prokuratura wojskowa czy cywilna?

3.32. Jakie wnioski prawne wystosowali polscy prokuratorzy do

prokuratury rosyjskiej i MAK-a?

3.33. Na jakiej podstawie w pracach MAK-a biorą udział polscy prokuratorzy, jaki mają status i z czego to wynika?

3.34. Czy są to prokuratorzy cywilni czy wojskowi?

3.35. Jakie są zależności (jeśli są) pomiędzy prokuratorami a polskim przedstawicielem przy MAK?

3.36. Zgodnie z artykułem 17 Konwencji Chicagowskiej, przynależność państwową statku powietrznego określa miejsce zarejestrowania. Kto wydał wrak samolotu TU-154M nr 101 władzom rosyjskim?

3.37. Czy lotnisko w Smoleńsku podlegało w zakresie wymogów technicznych artykułowi 28 Konwencji Chicagowskiej?

3.37.1. A jeśli nie, to z jakiego powodu?

3.38. Czy MAK ma prawo zajmować się katastrofami wojskowych i państwowych statków powietrznych, które wydarzyły się na lotniskach wojskowych?

3.39. Czy MAK certyfikuje wojskowe lotniska i wojskowe statki powietrzne?

3.40. Czy o prawdopodobnej śmierci zwierzchnika sił zbrojnych jednej z armii NATO oraz kilku wysokich stopniem dowódców NATO rząd polski powiadomił władze sojuszu i jeśli, to kiedy to się stało?

3.41. Czy procedury NATO-wskie w przypadku katastrofy statku powietrznego i prawdopodobnej śmierci wysokich rangą dowódców sojuszu na terytorium państwa trzeciego, oraz wysokiego prawdopodobieństwa, że na pokładzie znajdowały się dane, których ewentualne przejęcie może mieć wpływ na siłę obronną sojuszu, przewidują podjęcie kroków zabezpieczających, a jeśli tak, to jakich?

3.42. Czy rząd polski mógł zwrócić się do dowództwa NATO o pomoc?

3.42.1. Czy to uczynił, a jeżeli tak, to w jakim zakresie?

3.42.2. Czy dowództwo NATO zwróciło się do rządu polskiego z propozycją pomocy w zakresie badania przyczyn katastrofy?

3.42.3. Jeżeli tak, to jaka była odpowiedź rządu polskiego na tę propozycję?

3.43. Jakiego typu wydarzeniem z prawnego, wojskowego i politycznego punktu widzenia jest dla dowództwa NATO niewyjaśniona katastrofa państwowego statku powietrznego na terytorium państwa trzeciego, w której ginie zwierzchnik sił zbrojnych armii NATO i kilku najwyższych dowódców wojskowych?

3.44. Jakie następstwa i zagrożenia w formie utraty danych, kodów, informacji wywiadowczych niesie z sobą katastrofa smoleńska dla bezpieczeństwa członków NATO?

3.45. Dlaczego rząd polski odrzucił (wypowiedź P. Grasia z dn. 23.04.) możliwość powołania międzynarodowej komisji do zbadania tej katastrofy? (Taką możliwość dopuszcza prawo międzynarodowe. W 2008 r. rozbił się na Białorusi prywatny rosyjski samolot Hawker BAE125, gdzie zginęło 5 Rosjan. Powołano wtedy międzynarodową komisję śledczą. P. Graś stwierdził, że „nie bardzo rozumie sens powołania takiej komisji”)?

3.46. O co konkretnie zwróciła się strona polska do Rosjan? Jakie dokumenty potwierdzają działania polskiego rządu w tej sprawie?

ROZDZIAŁ IV. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE PRZEBIEGU ZDARZENIA

4.1. O której godzinie nastąpił wylot rządowego TU-154M nr 101 z lotniska w Warszawie i dlaczego?

4.1.1. O której godzinie planowano wylot, o której

rzeczywiście nastąpił? Jaka była przyczyna opóźnienia wylotu?

4.2. O której godzinie rządowy TU-154M nr 101 przekroczył granicę powietrzną RP i znalazł się na terytorium powietrznym Białorusi?

4.2.1. O której godzinie rządowy TU-154M nr 101 przekroczył białorusko-rosyjską granicę powietrzną?

4.2.1.1. Czy jest faktem komunikacja załogi Tu-154M nr 101 z białoruskimi kontrolerami lotu, czy w trakcie tej komunikacji pojawiła się sugestia odejścia na lotnisko zapasowe?

4.2.1.2. Czy w związku z tym polska prokuratura wystąpiła do strony białoruskiej z prośbą o pomoc prawną w formie przesłuchania kontrolerów lotów tego kraju?

4.2.2. O której godzinie rządowy TU-154M nr 101 rozpoczął procedury podchodzenia do lądowania na lotnisku w Smoleńsku?

4.2.3. Z jaką prędkością poruszał się rządowy TU-154M nr 101 na poszczególnych etapach lotu?

4.2.3.1. Z jaką prędkością i w jakich interwałach czasowych TU-154M nr 101 poruszał się w czasie podejścia do lądowania?

4.3. Dlaczego lotnisko w Smoleńsku – słabo wyposażone na wypadek trudnych warunków atmosferycznych – jeśli w istocie te warunki pojawiły się nieoczekiwanie i były bardzo trudne, nie zostało zamknięte dla ruchu lotniczego, co stanowiłoby jasny przekaz dla pilotów?

4.4. Jakie procedury podejścia do lądowania wykonał rządowy TU-154M nr 101?

4.4.1. Czy były to procedury standardowe?

4.4.2. Czy katastrofa rządowego TU-154M nr 101 nastąpiła w trakcie procedury lądowania, czy w trakcie zniżania się na wysokość decyzyjną?

4.4.3. Czy rzeczywiście układ radiolatarni (NDB) na lotnisku w Smoleńsku był niestandardowy (dalsza radiolatarnia w odległości 6 km od pasa zamiast 4 km)? Czy piloci o tym wiedzieli?

4.4.4. Czy prawdą jest, że bliższa radiolatarnia NDB na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj 10.04.2010 r. rano nie była w pełni sprawna? Czy była ona umieszczona w odległości od progu pasa podanej w karcie lotniska? Czy prawdą jest, że dalsza NDB była w innej odległości od progu pasa, niż zaznaczono w karcie lotniska? Jeśli tak, to czy i kiedy załoga powinna otrzymać odpowiednie NOTAM i od kogo? Czy zgodnie z procedurami załoga powinna oficjalnie zapytać o NOTAM dla miejsca lądowania, czy też powinna zostać o nim powiadomiona bez zapytania? Kto jest odpowiedzialny za przekazanie NOTAM załodze? Jaka była różnica w odległości dalszej NDB od progu pasa w stosunku do tej podanej w karcie lotniska?

4.4.5. Kto i kiedy, zgodnie z procedurami, wprowadza do pokładowego GPS współrzędne punktów charakterystycznych lotniska docelowego? Czy zostały one wprowadzone? Czy przed/w czasie lotu /po katastrofie sprawdzono poprawność współrzędnych wprowadzonych do GPS Tu-154M nr 101? Czy istnieją na to jakieś dokumenty? Jeśli tak, to jakie?

4.4.6. Czy prawdą jest, że Tu-154M nr 101 posiadał w dniu 10.04.2010 r. niżej wymienione odbiorniki GPS:

a) Bendix/King KLN-89

<http://www.bennettavionics.com/kln89b.html> b) 2 GPS-1000 z antenami Cl-401

<http://www.agleader.com/docs/bulletin-gps1000plus.pdf>
<http://www.agleader.com/docs/manual-gps1000-apr01.pdf>

4.4.6.1. Czy są to urządzenia cywilne, czy wojskowe? Czy pracują szyfrując sygnały wysyłane/odbierane z satelity, czy też bez szyfrowania?

4.4.6.2. Czy wymienione odbiorniki GPS znajdowały się na pokładzie Tu-154M nr 101 w czasie remontów maszyny przeprowadzanych w Federacji Rosyjskiej?

4.4.6.3. Jaka jest dokładność wskazań tych GPS? Czy w czasie lotu urządzenia te były włączone? Jeśli tak, to jak wytłumaczyć kontakt samolotu z przeszkodą naziemną w odległości około 1100 m od progu pasa? Który z członków załogi odpowiadał za odczyty z GPS w czasie procedury podejścia do lądowania?

4.4.7. Jaką kategorię statku powietrznego/lotu miał przypisaną Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. zgodnie z kartą lotniska Smoleńsk-Siewiernyj? Jakie minima widzialności przy lądowaniu obowiązywały dla tej kategorii statku powietrznego/lotu wg karty lotniska w dniu katastrofy? Jakie są procedury informowania załogi o w/w kategorii i kto jest za nie odpowiedzialny? Czy załoga była świadoma, jaką kategorię zgodnie z kartą lotniska posiadał statek powietrzny/lot Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. i czy istnieją na to jakieś dokumenty? Jeśli tak, to jakie?

4.4.8. Czy w dniu 10.04.2010 r. na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj znajdował się/był czynny radar RSP-10 MN lub inny radar klasy PAR (precision approach radar)? Jeśli tak, to do jakiej wysokości zgodnie z parametrami eksploatacyjnymi mógł sprowadzać lądujące samoloty? Jaka jest dokładność w odczytach znajdującego się na lotnisku i czynnego w dniu 10.04.2010 r. radaru PAR (odległość/pułap)? Jaki był wpływ obecności czynnego radaru PAR na kategorię statku powietrznego/lotu Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. oraz obowiązujące go minima do lądowania?

4.4.9. Kto, zgodnie z procedurami, podejmuje decyzję o skierowaniu samolotu wojskowego o kategorii statku powietrznego/lotu, jaką posiadał Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r., na lotnisko zapasowe i jakie warunki muszą być spełnione do podjęcia takiej decyzji?

4.4.10. Czy zweryfikowano lokalizację mobilnych reflektorów APM po lądowaniu Jaka-40? Czy istnieją na to jakieś dokumenty?

4.4.11. Czy prawdziwa jest informacja, że system Terrain Awareness and Warning System (TAWS), ostrzegający pilota przed zbyt niskim lotem, który zamontowany był w TU-154M nr 101, jest praktycznie niezawodny (jeżeli działa prawidłowo i nie jest zakłócany lub zablokowany), a od 1990 nie było wypadków spowodowanych jego działaniem?

4.4.12. Czy prawdziwa jest informacja, że z systemu TAWS nie wolno korzystać na lotniskach, których nie ma w dostarczonym przez producenta zestawie map? Jeżeli tak, to jakie są procedury lądowania na takim lotnisku? Czy korzystanie z systemu TAWS na tym lotnisku było złamaniem przez załogę procedur, obowiązujących dla lotniska Smoleńsk-Siewiernyj? Czy było przekroczeniem parametrów eksploatacyjnych urządzenia podawanych przez producenta?

4.4.13. Zainstalowany w samolocie radarowy miernik wysokości RW-5M ma dokładność pomiaru 0,8 m i zakres 750 m. Czy działał prawidłowo?

4.4.14. Kto i dlaczego wkręcał (lub wykręcał) żarówki w oświetleniu lotniska? (Takie zdjęcia wykonał zaraz po katastrofie Siergiej Serebro z „Głosu Witebska”. Czy w czasie wizyty Putina i Tuska oświetlenie działało prawidłowo? S. Serebro zauważył też, że „3 godziny po katastrofie wojskowi przeciągają tamtędy kabel”. Ukraińscy dziennikarze sfotografowali również inne lotniskowe lampy – nie świeciły).

4.4.15. Czy z faktu, że piloci wykonywali manewr lotniczy przy pomocy autopilota można wysnuć wniosek, że pozostawali w błędzie, co do najbardziej istotnych parametrów lotu?

4.4.16. Jakie funkcje autopilota były włączone podczas podejścia? Czy były włączone funkcje inne, niż nastawiona (wprowadzona) korekta przechyłów bocznych, nastawiona (wprowadzona) korekta nachylenia wzdłużnego, nastawiona

(wprowadzona) korekta siły ciągu turbin?

4.4.16.1. Czy zastosowany zestaw funkcji jest właściwy dla podejścia na wysokość decyzyjną?

4.4.16.2. Czy zastosowany zestaw funkcji uniemożliwia ręczne sterowanie samolotem?

4.4.16.3. Czy zastosowany zestaw funkcji uniemożliwia zastosowanie funkcji „uchod”?

4.4.16.4. Czy została zastosowana funkcja „uchod”?

4.4.16.5. Czy zastosowany zestaw funkcji sugeruje niepewność pilota co do pozycji względem lotniska?

4.5. Jak wygląda pełny stenogram rozmów pilotów TU-154M nr 101 z wieżą kontroli lotów w Smoleńsku?

4.5.1. Kto, imiennie, pełnił służbę w wieży kontroli lotów lotniska Smoleńsk-Siewiernyj 10.04.2010 r.?

4.5.1.1. Jakie procedury kontroli stanu psychofizycznego przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych obowiązują na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj w stosunku do kontrolerów lotu i innych członków obsługi naziemnej?

4.5.1.2. Czy 10.04.2010 r. te procedury zostały wykonane i czy istnieje dokument potwierdzający ich wykonanie?

4.5.2. Czy osoby te nadal pełnią czynną służbę na tym lotnisku?

4.5.3. Czy oprócz obsługi w wieży kontroli lotów były jeszcze jakieś inne osoby?

4.6. Czy polscy prokuratorzy mieli możliwość przesłuchania rosyjskich kontrolerów lotów, ew. osoby nienależące do obsługi lotniska a obecne w wieży kontroli lotów, innych członków personelu naziemnego lotniska?

4.6.1. Czy polscy prokuratorzy mieli możliwość przesłuchania członków rosyjskich służb ratowniczych, medycznych, wojskowych i milicyjnych, biorących udział w akcji ratunkowej?

4.6.2. Czy polscy prokuratorzy wystąpili o listę osób biorących udział w akcji ratowniczej i milicyjnej?

4.6.3. Na filmach z miejsca katastrofy zrealizowanych przez stacje telewizyjne oraz osoby prywatne, widzimy przedstawicieli różnych służb mundurowych: służb milicyjnych, ratowniczych, medycznych. Czy polscy prokuratorzy dokonali identyfikacji tych osób bądź mają wiedzę od prokuratury rosyjskiej o identyfikacji?

4.7. O której godzinie nastąpiła katastrofa rządowego TU-154M nr 101?

4.7.1. O której godzinie nastąpiło uszkodzenie sieci energetycznej?

4.7.1.1. Kto lub co, a jeżeli samolot, to jakiego typu, uszkodził sieć energetyczną?

4.7.1.2. Gdzie jest uszkodzony przewód sieci energetycznej i czy został zbadany ślad przecięcia na obecność materiału uszkadzającego? (stal? dural?)

4.7.2. O której godzinie włączono sygnał instalacji alarmowej na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj?

4.7.3. O której godzinie rządowy TU-154M nr 101 zniknął z radarów obsługi naziemnej lotniska Smoleńsk-Siewiernyj?

4.7.4. Na którą godzinę jako godzinę katastrofy wskazywały zeznania polskich i rosyjskich bezpośrednich świadków katastrofy?

4.7.5. Jaką godzinę katastrofy wskazały ratownicze służby rosyjskie?

4.7.6. Jaka godzina katastrofy została wskazana w oficjalnym komunikacie rządu rosyjskiego?

4.7.7. Dlaczego przez ponad tydzień podawano godzinę katastrofy jako 8:56, podczas gdy (najprawdopodobniej) było to kilkanaście minut wcześniej? W. Bater w Polsat News 10.04. o 18:55 mówił, że „informację otrzymał telefonicznie o 8:40, czyli praktycznie 4 minuty po katastrofie”. Linia energetyczna została zerwana o 8:39:54. Gubernator Obwodu Smoleńskiego na żywo dnia 10.04.2010 r. powiedział dziennikarzom, że on dowiedział się o katastrofie o godzinie 10:38 c.m. (8:38 c.p.). Min. Szojgu 10.04. w raporcie dla W. Putina powiedział, że samolot zniknął z radarów o 10:50 (czyli 8:50 czasu polskiego). Skąd te 10 minut różnicy? „GW” na swojej stronie internetowej pierwszą informację opublikowała o 8:38?

4.7.8. O której godzinie dowództwo 36. SPLT otrzymało informację o katastrofie samolotu, pochodzącą ze źródeł radioelektronicznych. Komu i w jakiej formie przekazana została ta informacja? Komu powinna była zostać przekazana w ramach drogi służbowej przy prawdopodobieństwie zaistnienia przewidzianej przez Konstytucję RP sytuacji wyjątkowej polegającej na śmierci urzędującego prezydenta RP?

4.7.9. Krótko przed katastrofą Tu-154M nr 101, próbował lądować w Smoleńsku rosyjski Ił-76. Wg. W. Cegielskiego z TVP Ił-76 prawie dotknął pasa, ale jednak nie udało się wylądować i odleciał. Co o tym wiadomo? Dlaczego Ił nie mógł wylądować?

4.7.9.1. Są też relacje wskazujące, że Ił podchodził do lądowania w tym samym czasie, co Tu-154M nr 101. W Internecie pojawiło się też zdjęcie dwóch drzew rosnących blisko siebie, których korony zostały ścięte pod różnym kątem: czy mogły być więc uszkodzone przez ten sam samolot?

4.7.10. Lądowanie dwóch dużych maszyn w krótkim odstępie czasu stwarzało niebezpieczeństwo kolizji lub turbulencji groźnej dla drugiego samolotu. Czy załoga tego Iła została

przesłuchana w obecności polskich prokuratorów? Czy zbadano czarne skrzynki Ił-76?

4.7.10.1. Czy prawdą jest, że Ił-76 należał do Federalnej Służby Ochrony, a jeśli tak, to ilu funkcjonariuszy FS0 było na jego pokładzie, jak byli wyposażeni?

4.7.10.2. Skąd Ił-76 przyleciał i dokąd odleciał po nieudanych próbach lądowania, czy zabezpieczono dane z kontroli lotniska w Smoleńsku i z kontroli obszaru, dotyczące lotu tego samolotu do Smoleńska i z powrotem?

4.7.10.3. Czy Ił-76 podczas prób lądowania w Smoleńsku używał rosyjskiego wojskowego systemu wspomagającego lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widzialności (odpowiednika ILS)?

4.7.10.4. Jakie były zadania załogi Ił-76? Kto był na jego pokładzie?

4.7.11. Czy komisja badała i ustaliła, co było przyczyną zerwania linii energetycznej oraz jaki skutek to zerwanie linii mogło mieć na funkcjonowanie naziemnych urządzeń kontrolnych, z którymi był w kontakcie polski samolot?

4.7.12. Linia energetyczna została przerwana o 08:39:54 a czarna skrzynka Tu-154M nr 101 przestała działać o 08:41:04. Czy uprawniona jest hipoteza, że to Ił zerwał linię podchodząc do lądowania bezpośrednio przed rządowym Tu-154M nr 101?

4.7.13. Jaką wysokość wskazywał wysokościomierz baryczny, gdy załoga Tu-154M nr 101 zorientowała się, że znajduje się zbyt nisko?

4.7.14. Czy samolot opadał cały czas? I jak wyglądała zmiana wysokości Tu-154M nr 101 względem płyty lotniska i względem terenu podczas całego podejścia do lądowania? Jakie były prędkości opadania na ścieżce schodzenia powyżej i poniżej wysokości decyzji i czy były zgodne z parametrami

eksploatacyjnymi samolotu?

4.7.15. Jakie były prędkości poziome na ścieżce schodzenia powyżej i poniżej wysokości decyzji i czy były zgodne z parametrami eksploatacyjnymi samolotu ? Czy Tu-154M nr 101 został przeciągnięty?

4.8. Czy na miejscu zdarzenia pojawili funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu? Kiedy konkretnie? Jakich czynności dokonali na miejscu katastrofy? Kiedy konkretnie? Czy istnieje służbowy raport z tego zdarzenia? Czy na miejscu zdarzenia pojawili się funkcjonariusze innych polskich służb specjalnych? Jakie to były służby? Kiedy konkretnie tam się pojawili? Jakich czynności i zabezpieczenia dokonali na miejscu katastrofy? Kiedy konkretnie? Czy istnieje służbowy raport z tego zdarzenia?

4.8.1. Czy jest prawdą, że funkcjonariusze ochrony rządu odnaleźli i zabezpieczyli ciało prez. Lecha Kaczyńskiego? Kto i na jakiej podstawie wydał polecenie służbowe wydania ciała Prezydenta RP służbom rosyjskim? Jakim służbom?

4.8.2. Czy funkcjonariusze BOR-u posługiwali się bronią palną podczas wykonywania obowiązków służbowych na miejscu zdarzenia i w jakim celu?

4.8.3. Ilu funkcjonariuszy BOR-u dokonywało zabezpieczenia miejsca katastrofy? Jakie są standardy dotyczące minimalnej ilości funkcjonariuszy przy zabezpieczaniu publicznych wystąpień najwyższych urzędników państwowych?

4.8.3.1. Ilu (łącznie) funkcjonariuszy BOR zostało przydzielonych do obsługi uroczystości katyńskich w dniu 10.04.2010 r.? Na jakie zespoły zostali podzieleni? Ilu zginęło i w jakich okolicznościach?

4.8.4. Czy istnieją znane polskim prokuratorom sprawozdania bądź relacje służb rosyjskich, dotyczące obecności na miejscu katastrofy uzbrojonych funkcjonariuszy BOR-u?

4.8.5. W jaki sposób funkcjonariusze BOR-u dokonują identyfikacji miejsca pobytu chronionej osoby? Jakie są stosowane procedury i przy użyciu jakich technik?

4.8.6. Czy na miejscu zdarzenia były również służby zabezpieczające osoby i wyposażenie najwyższych dowódców WP i wysokich dowódców NATO? Czy w składzie służb zabezpieczających wizytę znaleźli się funkcjonariusze Żandarmerii Wojskowej, żołnierze SKW i SWW?

4.8.7. Która ze służb była odpowiedzialna za zabezpieczenie danych, które znalazły się na miejscu katastrofy a mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo państwa?

4.8.8. Czy jest prawdą, że Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych (CHSZ) nie przekazało pilotom aktualnych informacji o warunkach w Smoleńsku, mimo że ta informacja była alarmująca. Dlaczego?

4.8.9. Na jakim etapie przygotowania do lotu/lotu i od kogo, zgodnie z obowiązującymi procedurami, załoga powinna otrzymać faktyczne dane pogodowe dla lotniska docelowego?

4.8.9.1. Czy ww. dane oraz NOTAM posiadała załoga Jaka-40, lecąca do Smoleńska 10.04.2010 r. rano? Jeśli tak, to kiedy i od kogo je otrzymała?

4.8.10. Jak wyglądał przebieg zmian warunków meteorologicznych w Smoleńsku i jego otoczeniu?

4.8.10.1. Jaki był zakres występowania mgły w przestrzeni i w czasie?

4.8.10.2. Czy istnieją zdjęcia satelitarne lub inne źródła dokumentujące te zmiany?

4.8.10.3. Czy zmiany te mają charakter porównywalny z udokumentowanymi obserwacjami historycznymi w rejonie Smoleńska?

4.8.11. Czy ciśnienie odniesienia, podane przez kontrolerów załódze do ustawienia wysokościomierza ciśnieniowego, zostało zmierzone w punkcie pomiarowym na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj, czy też zostało zmierzone w innym miejscu poza lotniskiem jako "ciśnienie w Smoleńsku", jeśli tak, to gdzie i przez kogo?

4.8.11.1. O której godzinie dokonano pomiaru ciśnienia odniesienia?

4.8.11.2. Jakie warunki atmosferyczne panowały w rejonie lotniska począwszy od 9 kwietnia od godziny 12:00 do 10 kwietnia do godz. 6:00?

4.9. Czy polscy prokuratorzy dokonali archiwizacji innych, niż przewidziane regulaminami wojskowymi, rozmów prowadzonych z pokładu samolotu?

4.9.1. Czy polscy prokuratorzy dokonali przesłuchania w tym zakresie pilotów Jaka-40?

4.9.2. Czy polscy prokuratorzy przesłuchali dziennikarzy, którzy lecieli do Smoleńska samolotem JAK-40?

4.9.3. Czy polscy prokuratorzy dokonali przesłuchania w tym zakresie komunikujących się telefonicznie członków rodzin ofiar?

4.10. Czy zabezpieczono zapisy czarnych skrzynek samolotu, który 7.04.2010 r. odbył podróż do Smoleńska z premierem Tuskiem, w celu porównania ich zapisów z zapisem czarnych skrzynek Tu-154M nr 101 dla uchwycenia ewentualnych rozbieżności w działaniu urządzeń naprowadzających i pracy obsługi wieży? Czy i kto zabezpieczył zapisy rejestratorów rozmów, lądującego przed Tu-154M nr 101 w dniu 10.04 Jaka-40 na powyższą okoliczność ? Jeżeli nie, to dlaczego?

4.11. Jaki był system naprowadzania do lądowania Tu-154M z delegacją premiera Tuska w dniu 07.04.2010? Jaki był system

naprowadzania do lądowania Tu-154M nr 101 z delegacją prezydenta w dniu 10.04.2010 r.? Jaka jest różnica między tymi systemami?

4.11.1. Które systemy nawigacyjne, sterujące, monitorujące oraz instrumenty były wykorzystywane przed Dalszą Radiolatarnią, pomiędzy Radiolatarniami oraz po Bliższej Radiolatarni?

4.11.2. Które systemy lotniska współpracowały z samolotem? Jak przebiegała współpraca z kontrolą lotów? Którą wartość ciśnienia podano dla nastawy wysokościomierza-baro i jaka to była wartość?

4.12. Czy w 36. specpułku zabezpieczono „pamięć” autopilota – mapę lotniska w Smoleńsku wraz ze wszystkimi danymi?

4.13. Według wersji 1. kopii stenogramów zapisu rozmów w kokpicie, załoga Jaka-40 poinformowała załogę Tu-154M nr 101 o rozstawieniu APM-ów w formie „bramki” 200 metrów od progu pasa. Jaka była pozycja tych urządzeń w czasie podchodzenia Tu-154M nr 101 na wysokość decyzyjną?

4.14. Czy Tu-154M nr 101 miał na wyposażeniu kamerę video z przodu kokpitu oraz telebim w przedziale VIP?

4.14.1. Czy obraz z kamery był rejestrowany?

4.14.2. Czy się zachował?

4.14.3. Jeśli po remoncie w fabryce w Samarze nie było już tej kamery i telebimu, to dlaczego i kto o tym zdecydował?

4.15. Jaka jest maksymalna długość nagrania na rejestratorze MARS-BM na taśmie, która była zamontowana w rejestratorze Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.? Jakie dokumenty istnieją na okoliczność zamontowania tej konkretnej taśmy w tym konkretnym rejestratorze w tym dniu? Jaka jest długość nagrania z rejestratora nagrań MARS-BM z Tu-154M nr 101 z dnia 10.04. podana w stenogramie MAK wersja 1.?

4.16. Które lotnisko było według pilotów poza zasięgiem TU-154M?

4.16.1. Ile ton paliwa miał TU-154M w chwili startu?

4.16.2. Ile ton paliwa mógł zużyć podczas lotu do Smoleńska?

4.16.3. Ile ton paliwa zużywa średnio TU-154M podczas godziny lotu?

4.16.4. Czy wskaźniki pokazywały prawidłową ilość paliwa?

4.16.5. Czy prokuratura dokonała czynności sprawdzających w przedmiocie stanu paliwa?

ROZDZIAŁ V. NAOCZNI ŚWIADKOWIE

5.1. Na lotnisku była grupa osób z Polski, oczekująca na samolot (dyplomaci, kierowcy, ochrona). Oni byli jednymi z pierwszych i bezpośrednich świadków. Czy polscy prokuratorzy posiadają pełną listę osób obecnych na miejscu zdarzenia bądź w jego pobliżu i czy zostały one przesłuchane na okoliczność zdarzenia? Ile było tych osób?

5.2. Czy ustalono tożsamość wszystkich osób, które tuż po zdarzeniu dokonały amatorskiego zapisu elektronicznego obrazu i dźwięku z miejsca katastrofy?

5.3. Czy dokonano skatalogowania wszystkich dostępnych materiałów fotograficznych, zapisów audio i video wykonanych tuż po katastrofie, a dostępnych w domenach publicznych?

5.3.1. Czy zwrócono się do władz Federacji Rosyjskiej o zabezpieczenie i skatalogowanie, o dostęp do kopii bądź wydanie kopii wszystkich materiałów fotograficznych, zapisów audio i video wykonanych na miejscu katastrofy przez rosyjskie służby ratownicze, medyczne, straży pożarnej, OMONu, wojska, obsługi naziemnej lotniska?

5.4. Czy ustalono tożsamość autora filmu, na którym dokonano

potwierdzonego przez polskie służby faktu zapisu głosów „w języku polskim i rosyjskim?” Czy autor filmu to Andrzej Mendrej, Nikołaj Łosiew, Sasza (?) Ałganow, Władimir Iwanow, Safronienko?

5.4.1. Czy polscy prokuratorzy ustalili treść wypowiedzi (rozmów) wypowiadanych w języku polskim i rosyjskim, a zarejestrowanych w materiale?

5.4.2. Czy polscy prokuratorzy ustalili pochodzenie odgłosów przypominających strzały z broni palnej i wybuch śmiechu?

5.4.3. Czy polscy prokuratorzy zidentyfikowali zarejestrowanego na filmie amatorskim „człowieka z teczką” – zapewne ważnego świadka w sprawie?

5.4.4. Do jakich firm, zajmujących się cyfrowymi formatami audio i video, koderami i dekodekami plików, formatami kompresji, obsługujących rozpowszechnianie i udostępnianie w Sieci amatorskich materiałów audio i video, zwrócili się polscy prokuratorzy w celu uzyskania materiału o najwyższej możliwej zawartości informacji?

5.5. Czy polscy prokuratorzy przesłuchali świadka Nikołaja Łosiewa, emerytowanego pilota wojskowego, właściciela działki położonej obok lotniska, który był na miejscu w 20 minut po katastrofie i który w rozbitej kabinie widział, oprócz członków załogi przypiętych pasami do foteli, ciało jeszcze jednej osoby (za „Gazetą Wyborczą” powołującą się na wypowiedź dla Polskiego Radia)?

5.6. Czy polscy prokuratorzy przesłuchali świadka Siergieja Glinchenkę, który według wywiadu dla „Super Ekspresu” był naocznym świadkiem katastrofy?

5.7. Czy polscy prokuratorzy przesłuchali świadka Władimira Iwanowa, jednego z pierwszych obecnych na miejscu katastrofy (według SE)?

5.8. Czy polscy prokuratorzy przesłuchali świadka Siergieja Wandierowa, który był świadkiem naocznym katastrofy? Zeznanie świadka cytowały obszernie portale fakt.pl i dziennik.pl

5.9. Na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj znajdowali się przedstawiciele Prezydenta Federacji Rosyjskiej Miedwiediewa. Jaki oficjalny dokument dyplomatyczny przewidywał ich udział?

5.9.1. W jakiej roli znajdowali się przedstawiciele prezydenta Miedwiediewa na lotnisku? 5.9.2. Jaką funkcję mieli do spełnienia wobec polskiej delegacji?

5.9.3. Czy ich obecność była uzgodniona/wiadoma polskiej delegacji?

5.9.4. Czy przedstawiciele prezydenta Miedwiediewa zostali przesłuchani jako bezpośredni świadkowie katastrofy i czy powyższy jej opis uwzględniono, próbując wyjaśnić jej okoliczności?

5.10. Czy polscy prokuratorzy przesłuchali pierwszych polskich świadków na miejscu katastrofy: montażystę TVP Sławomira Wiśniewskiego i ambasadora RP w Moskwie Jerzego Bahra?

5.11. Jaki był zakres czynności możliwych do wykonania na miejscu katastrofy a uzasadnionych z punktu widzenia polskiej racji stanu przez ambasadora RP Jerzego Bahra, dysponującego immunitetem dyplomatycznym, środkami łączności pozwalającymi na komunikację z najwyższymi władzami państwowymi RP, podległymi mu służbami dyplomatycznymi, oficerami BOR oraz będącymi w jego dyspozycji oficerami 36. SPLT (załogą samolotu Jak-40)?

5.11.1. Czy Jerzy Bahr dokonał identyfikacji zwłok Prezydenta RP i czy przekazał informację o tym organom konstytucyjnym RP?

5.11.2. Czy w ramach przysługującego mu immunitetu dyplomatycznego dokonał zabezpieczenia materiałów i urządzeń, których ujawnienie mogło zagrażać bezpieczeństwu państwa?

5.12. Czy pokład i wrak statku lotniczego należącego do Polskich Sił Zbrojnych są eksterytorialne?

5.12.1. Czy na ich terenie mogą operować służby ochrony obcego państwa? Jeżeli tak, to na jakiej podstawie prawa międzynarodowego?

5.12.2. Jakie służby: medyczne, ratownicze, straży pożarnej, milicyjne, wojskowe, specjalne?

5.13. Jak zakres czynności uzasadnionych ma się do zakresu czynności zrealizowanych przez ambasadora Bahra jako najwyższego rangą żyjącego reprezentanta Państwa Polskiego na terenie katastrofy?

5.14. Od kogo Rzecznik MSZ Piotr Paszkowski otrzymał informację o trzech rannych osobach, które przeżyły katastrofę?

5.15. Czy polscy prokuratorzy dokonali synchronizacji kilku amatorskich nagrań obrazu i dźwięku, wykonanych z różnych punktów obserwacyjnych?

5.15.1. Czy polscy prokuratorzy przy pomocy specjalistów – inżynierów lotnictwa dokonali „inwentaryzacji” i rozpoznania zarejestrowanych szczątków samolotu i ich porównania ze zdjęciami satelitarnymi?

5.15.2. Czy polscy prokuratorzy wystąpili o zdjęcia satelitarne wykonane w różnym czasie nad miejscem tragedii w celu dokonania porównania układu, ilości i stanu szczątków oraz zakresu i sposobu ich transportu na miejsce rekonstrukcji wraku?

ROZDZIAŁ VI. AKCJA RATOWNICZA, ZABEZPIECZENIE ŚLADÓW, CIAŁ OFIAR, DOWODÓW RZECZOWYCH

6.1. Czy przeanalizowano już NATO-wskie zdjęcia satelitarne lotniska w Smoleńsku, o które wystąpiła Polska? Dlaczego dopiero kilkanaście dni po katastrofie? Czy są dostępne

zdjęcia z momentu katastrofy? I jak ma się do tego wypowiedź min. Klicha, że (zdjęcia) „nie bardzo wie co to miałyby dać?”

6.2. Jak wytłumaczyć brak krateru w miejscu upadku samolotu? Czy samolot nie posiadał zapasu paliwa potrzebnego na ew. dotarcie na lotnisko zapasowe?

6.3. Jeśli samolot w momencie katastrofy miał paliwo w zbiornikach, jak wytłumaczyć brak eksplozji w momencie katastrofy?

6.4. Skąd wzięło się specyficzne, wzdłużne rozrzucenie szczątków samolotu?

6.5. Jaka była łączna masa odnalezionych szczątków samolotu? Czy wykonano pomiar ciężaru znalezionych szczątków? Jeśli nie, to czy na podstawie posiadanych materiałów można tę masę oszacować? Z jaką dokładnością? Jak wytłumaczyć uzyskany rezultat?

6.6. Jak tłumaczyć rozpad masy samolotu na bardzo drobne, w większości nierozpoznawalne cząstki? 6.7. Czy słowa montażysty Sławomira Wiśniewskiego i ambasadora Jerzego Bahra, którzy opisywali zaskakujący ich brak ciał na miejscu katastrofy, polegają na prawdzie? Jeśli tak, to jak to wyjaśnić? Czy możliwe, by wszystkie ciała znajdowały się blisko siebie w momencie katastrofy?

6.7.1. Jaki był zakres penetracji miejsca katastrofy przez Sławomira Wiśniewskiego? Czy były rejony, do których zabroniono mu dostępu?

6.7.1.1. W jakich okolicznościach sfilmował czarną skrzynkę samolotu?

6.7.1.2. Czy w chwili filmowania czarna skrzynka znajdowała się w miejscu, w którym została znaleziona po wypadku, czy też została przeniesiona? Jeżeli tak, to przez kogo? 6.8. Czy odnaleziono rzeczy osobiste i wyposażenie kabiny pasażerskiej

wśród szczątków maszyny? Co konkretnie znaleziono w ciągu pierwszych 48 godzin po katastrofie? Czy można oszacować, jaki procent rzeczy osobistych został odnaleziony w ciągu 48 godzin od katastrofy? Jak to wytłumaczyć?

6.8.1. Jak wytłumaczyć brak kabiny pilotów wśród szczątków maszyny? W szczególności, jak to się ma do wzmiankowanego w pytaniu 5.4 zeznania Nikołaja Łosiewa, który widziałabinę pilotów w stanie nienaruszonym?

6.9. Skąd bierze się skromna obecność służb ratunkowych na pierwszych zdjęciach, filmach (pierwsze ujęcia ukazują tylko spokojnych strażaków niezaangażowanych w jakiekolwiek udzielanie pomocy)?

6.9.1. Według relacji ministra Szojgu złożonej premierowi W. Putinowi, w ciągu jednej minuty od chwili katastrofy na jej miejscu pojawiło się 40 ludzi i 11 jednostek sprzętu straży pożarnej. Według relacji szefa straży pożarnej w Smoleńsku, płk. Andrieja Aleksandrowicza Miedwiediewa, jego ludzie przybyli na miejsce katastrofy jako pierwsi po 20 minutach. Według komunikatu MAK strażacy przybyli po 13 minutach od zdarzenia i w sile 180 ludzi i 16 jednostek sprzętu. Jak wytłumaczyć taką rozbieżność?

6.9.2. Czy polscy prokuratorzy wystąpili do rosyjskiej prokuratury z wnioskiem o pomoc prawną w formie przesłuchania płk. Andrieja Aleksandrowicza Miedwiediewa?

6.9.1.1.0 obecności jakich jednostek informuje Władimira Putina minister Szojgu?

6.10. Co spowodowało zmianę rozłożenia szczątków samolotu, widoczną na zdjęciach satelitarnych wykonanych pomiędzy 10 a 11 kwietnia, co obejmuje także zniknięcie sporych elementów wraku, za to pojawienie się krateru powybuchowego?

6.11. Czy i gdzie jest dokumentacja zdjęciowa rozkładu szczątków i zwłok po katastrofie, a jeżeli jej nie ma, to

dłaczego?

6.12. Z czego wynika tak znaczna różnica w czasie identyfikacji zwłok załogi w kokpicie i zwłok prezydenta – który, jak możemy się domyślać, przebywał w przedziale tuż za kabiną pilotów?

6.13. Dlaczego identyfikacja zwłok pilotów i pozostałych mundurowych trwała najdłużej pomimo tego, że właśnie te zwłoki powinny być najłatwiejsze do zidentyfikowania – z uwagi na mundury właśnie? I – nawiasem mówiąc – jak ten osobliwie długi czas identyfikacji pogodzić z sławetnymi zeznaniami Łosiewa, który miał rzekomo widzieć rozbity kokpit ze zwłokami pilotów przypiętych pasami?

6.13.1. Czy podczas sekcji zwłok pilotów stwierdzono czy mieli oni założone maski tlenowe?

6.14. Jakie metody stosowano w procesie identyfikacji zwłok?

6.15. Pierwsze informacje mówiły, że nie było sekcji zwłok. Później okazało się, że Rosjanie zrobili sekcje, nie informując rodzin ofiar. Protokoły sekcji, do których dotarła "Rzeczpospolita", nie wspominają o obecności polskich prokuratorów przy tych czynnościach, nie spełniają standardów sekcji zwłok przeprowadzanych przy okazji katastrof lotniczych – nie opisują szczegółowej przyczyny śmierci zadowalając się ogólnym stwierdzeniem o „obszernych obrażeniach”. Kto przyzwolił na takie a nie inne procedury przeprowadzenia sekcji zwłok? Z kim ze strony polskiej kontaktowały się służby rosyjskie w celu uzyskania zgody na transport zwłok ofiar katastrofy do Moskwy i dokonania sekcji zwłok?

6.16. Według wersji 1. kopii stenogramów zapisu rozmów w kokpicie, czas katastrofy to 10:41. W aktach zgonów czas zgonów został określony na 8.51 (10:51 czasu moskiewskiego). Skąd ta rozbieżność?

6.17. Jaki jest powód zapłombowania trumien przez Rosjan? Czy

rozplombowanie ich w Polsce bez zgody strony rosyjskiej było możliwe, a jeśli nie, to jaka była podstawa prawna konieczności posiadania przez stronę polską tej zgody?

6.18. Czy w Polsce sprawdzono zawartość trumien przywiezionych z Rosji? Czy w Polsce przeprowadzono identyfikacje/sekcje zwłok?

6.18.1. Dlaczego rząd polski nie miał informacji o ciałach ofiar pozostających w Moskwie po 23.04.2010 r. (dniu powitania "ostatnich ofiar tragedii smoleńskiej")?

http://www.kprm.gov.pl/centrum_prasowe/wydarzenia/id:4682

6.18.2. Czy prawdą jest informacja o przywiezieniu zwłok ponad 20 osób (ilu konkretnie?) w dniu 30.04.2010 r.?

<http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/kaczynski-fakty/news-do-kraju-wrocily-kolejne-szczatki-ofiar-katastrofy-pod,nId,275279>

6.18.3. Czy przywiezione 30.04.2010 r. ciała zostały przebadane według procedur dotyczących ofiar katastrof lotniczych?

6.18.4. Ile ofiar pochowano w zbiorowej mogile w dniu 10.05.2010 r. (Cmentarz Wojskowy Powązki)? Czy prawdziwą jest informacja o pochówku 12 osób? Czy prawdziwą jest informacja o pochowaniu w czasie tej uroczystości jednej niezidentyfikowanej osoby? Dlaczego osoba niezidentyfikowana została poddana kremacji?

<http://www.tvp.info/informacje/polska/szczatki-12-ofiar-spoczyly-na-powazkach/1776783> 6.18.5. Gdzie i kiedy pochowano pozostałe osoby przywiezione 30.04.2010 r.?

6.19. Jakim badaniom poddane zostały szczątki samolotu i czy strona polska zamierza takie badania podjąć zgodnie ze standardami postępowania w przypadku takich katastrof?

6.20. Czy dokonano analiz statycznych szczątków, dokładnych symulacji przebiegu katastrofy?

6.21. Jak wytłumaczyć sprzeczność informacji o potwierdzonym przez służby rosyjskie braku śladów materiałów wybuchowych z informacją o wybuchających z powodu pożaru pociskach broni osobistej poległych w katastrofie członków BOR-u (co badanie na obecność materiałów pirotechnicznych powinno wychwycić) oraz z kolejną: o braku śladów użycia broni palnej na miejscu katastrofy oraz o skompletowaniu broni i magazynków znajdującej się w tym miejscu?

6.22. Czy służby rosyjskie wywoziły z miejsca katastrofy ziemię i dlaczego?

6.22.1. Czy to prawda, że miejsce katastrofy zostało zrównane buldożerami? Czy jest to postępowanie standardowe na terenie katastrofy lotniczej w czasie, kiedy jeszcze toczy się śledztwo i ciągle znajdowane są szczątki samolotu i ofiar?

6.23. Czy służby rosyjskie dokonały wycinki drzew na terenie katastrofy lotniczej i wokół niej? Dlaczego?

6.24. Czy procedura utylizacji (spalenia) ubrań ofiar została skonsultowana z polskimi akredytowanymi przy MAK-u, z polskimi prokuratorami i kto, jeśli takie zdarzenie miało miejsce, wydał na to zgodę?

6.25. Kto dopuścił, by członkowie rodzin zmarłych byli przesłuchiwanii w prokuraturze wojskowej bez obecności polskich służb konsularnych, przedstawicieli polskiego kontrwywiadu?

6.26. Jako godzinę śmierci podano 10:50 (czyli 8:50 czasu polskiego). Skąd wynika ta godzina? Czy polscy śledczy byli obecni przy sekcjach, tak jak o tym zapewniał premier Donald Tusk i minister Ewa Kopacz?

6.27. Są relacje mówiące, że autopsji niektórych ciał dokonywano na podstawie zdjęć. Na ile taka identyfikacja jest

wiarygodna?

6.28. Czy polscy prokuratorzy dopuszczają możliwość ekshumacji zwłok na wniosek własny?

6.28.1. Czy polscy prokuratorzy dopuszczają możliwość ekshumacji zwłok na wniosek osób bliskich?

6.29. Dlaczego rzeczy osobiste Prezydenta, dowódców WP i szefa BBN zostały przekazane Polakom przez Rosjan dopiero tydzień po katastrofie? W tym np. telefony prezydenta, szefa sztabu WP i szefa BBN oraz laptopy? Co robili Rosjanie przez tydzień z tymi urządzeniami? Jak powiedział gen. Polko w TVP, do skopiowania zawartości telefonów i laptopów wystarczy kilka minut. Zawartość jest nieporównanie cenniejsza, niż same urządzenia. Jak podkreślił Polko, rosyjskie służby są profesjonalne i nie mogły nie skorzystać z takiej okazji, niezależnie od okoliczności.

6.30. Informacje zawarte w tych urządzeniach były najprawdopodobniej również tajemnicami NATO-wskimi. Robert Pszczel z kwatery głównej NATO potwierdził, że rząd D. Tuska nie zwrócił się o pomoc do NATO. Dlaczego?

6.31. Czy na pokładzie były urządzenia szyfrujące? Jeśli tak to co się z nimi stało?

6.32. Rosjanie potrzebowali 6 tygodni na zbadanie czarnych skrzynek. Prof. Brunon Hołyst w TVP1 w dniu 07.05 stwierdził, że wyniki badań czarnych skrzynek powinny być znane o wiele szybciej. Dlaczego Rosjanom potrzeba minimum 6 tygodni do zbadania czarnych skrzynek i przekazania ich Polakom ? Dlaczego został przekazany jedynie zapis czarnych skrzynek, a nie same urządzenia? Czarne skrzynki należą do państwa polskiego. Czy państwo polskie ma zamiar przeprowadzić działania w celu odzyskania swojej własności?

6.32.1. Czy dokonano „digitalizacji” magnetycznego zapisu dźwięku czarnych skrzynek? W jakim celu?

6.32.2. Czy strona polska otrzymała kopię zapisu magnetycznego na nośniku magnetycznym? Kopię zapisu magnetycznego na nośniku cyfrowym? Kopię zapisu cyfrowego?

6.32.3. Czy to prawda, że – jak pisał Jan Pawlicki – Ił-62 “Kościeszko” miał identyczny rejestrator głosowy jak Tu-154M nr 101, a protokół z badań został upubliczniony już dwa tygodnie po tamtym wypadku? Dlaczego przez pierwsze dziesięć dni po katastrofie polscy oficjele zapewniali nas, że odczyty czarnych skrzynek – lub nawet same skrzynki – dostaniemy z Moskwy w ciągu dosłownie kilku dni?

6.32.4. Jaka, z punktu widzenia niezależnych ekspertów kryminologii, jest wartość kopii z czarnych skrzynek sporządzonych po ponad półtoramiesięcznej laboratoryjnej obróbce tychże?

6.32.5. Kto, imiennie, z polskiej strony był obecny przy procedurze otwierania czarnych skrzynek, ich pierwszego odsłuchania, digitalizacji zapisu?

6.32.6. Czy stwierdzono uszkodzenia czarnych skrzynek, a jeśli tak, to czy zidentyfikowano osoby sprawdzające stan techniczny skrzynek przed lotem i plombujące je przed umieszczeniem w samolocie?

6.33. Dlaczego „polska” czarna skrzynka, rejestrator R128, którego Rosjanie nie mogli odczytać z powodu braku oprogramowania i który był o wiele nowocześniejszy od rejestratorów rosyjskich, został wydany Rosjanom, a nie kopia jego zapisów?

6.34. Dlaczego Rosjanie “zabezpieczyli” dokumenty i nagrania rozmów z polskiego Jaka-40, który wylądował wcześniej w Smoleńsku? Ten samolot to własność państwa polskiego. Co na to polskie władze?

6.35. W jakim celu i na jakiej podstawie po katastrofie Rosjanie rekwirowali dziennikarzom nagrania i kamery? Czy je

zwrócili?

6.36. W pobliżu miejsca katastrofy na lotnisku w Smoleńsku nie było karetek. Czy to prawda?

6.37. W czasie katastrofy w przestrzeni lotniczej w pobliżu Smoleńska były, wg niektórych relacji, 2 samoloty: białoruski i rosyjski (Il-76). Czy to prawda? Jakże to były samoloty?

6.38. ABW weszła do pokoi ofiar w hotelu sejmowym oficjalnie w celu pobrania DNA do identyfikacji. Tymczasem córka Z. Wassermanna stwierdziła w Wiadomościach TVP1 23.04., że po jej przylocie do Rosji pobierano od niej DNA ponownie. Jak to wytłumaczyć?

6.38.1. Czy istnieją protokoły przekazania władzom rosyjskim próbek DNA pobranych przez ABW, a jeżeli tak, to jakim?

6.39. Dlaczego J. Kaczyński, chociaż jego samolot wylądował 10 kwietnia wieczorem w Witebsku godzinę wcześniej, niż samolot z premierem Tuskiem, dotarł do Smoleńska po premierze? Konwój z D. Tuskiem wyprzedził ich po drodze. Rzecznik MSZ P. Paszkowski odmówił komentarza.

6.40. Miejsce katastrofy nie zostało przez Rosjan właściwie zabezpieczone. Dowodzi tego np. korespondencja Nica Robertsona z CNN zrobiona w dzień po katastrofie. Widać tam dziennikarza i przygodnych ludzi, bez problemu poruszających się między fragmentami wraku. Czy polskie władze mają świadomość tego zaniedbania i co zrobiły w tej sprawie (dla zabezpieczenia dowodów najważniejsze jest pierwsze 48 godzin. Zabezpieczaniem miejsca katastrofy w Lockerbie zajmowało się tysiąc policjantów przez 5 miesięcy. Po katastrofie francuskiego DC-10 w Afryce przeszukano 200 km² pustyni i znaleziono mały fragment zapalnika. Francuski ekspert lotniczy Gerard Feldzer stwierdził w rozmowie z RMF, że rosyjskie śledztwo nie spełnia zachodnich standardów i sposób jego prowadzenia może uniemożliwić ujawnienie przyczyn katastrofy)?

6.41. Relacje grupy Polaków, która była na miejscu katastrofy 02.05. bezsprzecznie potwierdziły, że miejsce nie było w żaden sposób zabezpieczone. Polacy bez trudu zebrali wiele pozostałości po katastrofie: paszport, kołczyk, fragmenty ubrań, fragmenty samolotu. Wszystko to ponad 3 tygodnie po katastrofie. Świadkowie mówią o osobach, które zbierały pozostałości do reklamówek. Proponowano też Polakom kupno fragmentów pozostałych po katastrofie i pracy rosyjskich śledczych. Czy polski rząd i Ambasada w Moskwie wiedziała o tej sytuacji? I jakie podjęła działania?

6.42. Kto i kiedy podjął decyzję o wysłaniu ekipy archeologów? Kto i kiedy wykluczył wysłanie ekipy techników? Jakie były przyczyny tych decyzji? Kto i kiedy podjął decyzję o niewysyłaniu ekipy archeologów wbrew deklaracjom ministra Boniego? Jakie były przyczyny tej decyzji?

6.43. Czy istnieje dokumentacja opisująca negocjacje z władzami rosyjskimi w tej sprawie?

6.44. Jak traktować wypowiedź min. Kopacz, że miejsce katastrofy zostało dokładnie sprawdzone do głębokości 1 metra i przesiane przez sita?

6.45. Tydzień po katastrofie była w Smoleńsku grupa z Gniezna, która również stwierdziła brak zabezpieczenia terenu katastrofy. Poinformowali o tym Min. Sprawiedliwości. Czy MS podjęło jakieś działania po tej informacji?

6.46. Dlaczego "rekonstrukcji" samolotu dokonywano na gołym powietrzu? Jaka jest wartość takiej procedury? Czy w wypadku jakiegokolwiek "słynnej" katastrofy po podjęciu decyzji o rekonstrukcji prowadzono ją w podobny sposób? Jeśli już na taką "rekonstrukcję" się zdecydowano, dlaczego przynajmniej nie ogrodzono terenu katastrofy, nie mówiąc już o w miarę rzetelnej próbie wyzbierania tego, co z samolotu zostało?

6.47. Dlaczego szczątki rządowego tupolewa leżą na płycie lotniska pod gołym niebem, narażone na kradzieże lub/i

niekorzystne działanie warunków atmosferycznych, a nie są składowane w pomieszczeniu zamkniętym (hangarze), co jest na świecie standardem? Czy polski rząd czynił starania, aby to wyjaśnić i zmienić?

6.47.1. Czy polska prokuratura podjęła działania w sprawie poprawności dokonanej rekonstrukcji wraku TU-154 NR 101?

6.48. R. Dzieciołowski, który był w Smoleńsku 2.05. potwierdził również znalezienie ludzkich szczątków. Niezabezpieczenie miejsca, które jest wielkim cmentarzem, to profanacja i coś, co nie mieści się w polskiej kulturze. Jak w tym kontekście rozumieć słowa B. Komorowskiego, że „to nie jest wielki problem”?

6.49. Na jakiej podstawie komisja i/bądź prokuratura badająca przyczyny katastrofy stwierdziła, że materiał zebrany w miejscu katastrofy jest wystarczający?

6.50. Agencja Reutera donosiła zaraz po katastrofie, że 3 osoby przeżyły, są ciężko ranne i są przewożone do szpitala. Czy polska prokuratura podjęła działania wyjaśniające, jakie było źródło tej informacji?

6.50.1. Tuż po katastrofie w mediach pojawiła się informacja o znalezieniu ciał dwóch osób, których nie było na liście pasażerów. Czy zweryfikowano (zdementowano) tę informację?

6.51. Hipoteza o meaconingu (przechwytywanie i ponowne odgrywanie sygnałów nawigacyjnych na tych samych falach) jako przyczynie katastrofy została wykluczona na samym początku śledztwa. Dlaczego?

6.52. Na pokładzie były 3 telefony satelitarne. Do tej pory (04.06.) nie odnaleziono żadnego. Prokurator generalny A. Seremet nie wie nawet, czy są w posiadaniu Rosjan, on sam „wie tylko o istnieniu jednego telefonu”, ale „nie robiłby z tego problemu”. Czy rzeczywiście nie należy?

6.53. Szef Komisji Badania Wypadków Lotniczych Edmund Klich stwierdził, że „Polska jest tylko petentem” w tym śledztwie. Co to konkretnie znaczy i dlaczego polski rząd nie komentuje tego oświadczenia?

6.54. E. Klich, występując 6.05. przed sejmową Komisją Infrastruktury stwierdził, że Rosjanie oraz on sam znają już przebieg katastrofy, ale nie może tych wiadomości ujawnić do momentu zakończenia śledztwa przez MAK. A to może trwać wiele miesięcy. Czy Polacy mają bezradnie czekać?

6.55. Jak Rosjanie byli w stanie dojść do wniosków co do katastrofy, jeżeli dowody nie zostały zabezpieczone? (Red. Sakiewicz zaprezentował np. 06.05. w TVP1 urządzenie do wypuszczania podwozia z rozbitego Tu-154M nr 101)?

6.56. E. Klich ujawnił również 6.05., że nawet rosyjska prokuratura nie ma kontroli nad dokumentacją i dowodami. Jest ono w wyłącznej gestii Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MKL), który jest ciałem powstałym po rozpadzie ZSRR i składa się wyłącznie z rosyjskich specjalistów podlegających bezpośrednio władzom rosyjskim.

6.57. Pytany 21.05.2010 r. w TVN24 czy uważa, że presja wywierana na załogę samolotu nie miała znaczenia dla katastrofy, odparł: „ja mówiłem to na konferencji w Moskwie, że nie miała, bo ja wtedy znałem rozmowę, która była prowadzona 16 minut przed zdarzeniem. Teraz wiem więcej, bo otrzymałem pełny zapis rozmów i teraz już bym tak kategorycznie nie stwierdził”. Jak w kontekście tej wypowiedzi można oceniać udział polskiego reprezentanta w pracach komitetu MAK, jego obecność na wszystkich etapach prowadzonego dochodzenia i dostęp do informacji na kolejnych etapach prac?

6.58. Piloci latający na Tu-154M nr 101 zwracają uwagę, że dotychczasowe informacje wskazują, że pod koniec lotu samolot mógł być niesterowny, skala zniszczeń wskazuje na prawdopodobieństwo awarii w powietrzu i spadania. Czy to

możliwe i czy polscy prokuratorzy przeszukają lotników 36. specpułku?

6.59. W jakich okolicznościach zostały upublicznione w Internecie zdjęcia obszaru katastrofy, których umieszczenie narusza zasadę poszanowania zwłok, pierwotnie osiągalne pod adresem

<http://fotki.yandex.ru/users/bbc-77/view/364077/?page=0>

następnie usunięte, zaś w międzyczasie skopiowane na polskie serwery,

m.in.:

<http://patrz.pl/zdjecia/zdjecie-ciala-ofiar-katastrofy-w-smoleńsku>

i odnośniki tamże? Kto spośród osób i służb mających dostęp do miejsca katastrofy jest ich autorem? Czy rząd RP podjął w tej sprawie działania, mające na celu usunięcie tych zdjęć bądź identyfikację ich autora? Czy ich upublicznienie nie wyczerpuje znamion czynu zabronionego na podstawie art. 262 § 1 k.k.? Czy zdjęcia te zostały potraktowane jako materiał dowodowy w sprawie wobec braku oficjalnej dokumentacji?

6.60. Czy stwierdzono oficjalnie fakt całkowitego zniszczenia urządzeń służących do komunikacji satelitarnej oraz innych przedmiotów? Jeżeli nie, to zachodzi podejrzenie, iż popełnione zostało przestępstwo ograbienia zwłok, grobu lub innego miejsca spoczynku zmarłego, określone w art. 262 § 2 k.k. Czy polska prokuratura podjęła działania wyjaśniające w tej sprawie?

6.61. Jakie jest uzasadnienie odznaczenia przez marszałka sejmu p. o. Prezydenta Rzeczypospolitej dwudziestu Rosjan, w tym pracowników Centrum Ekspertyz Sądowych w Moskwie, strażaków i pracowników Urzędu Spraw Wewnętrznych w Smoleńsku, Krzyżem Oficerskim Orderu Zasługi Rzeczypospolitej Polskiej?

<http://www.polskieradio.pl/wiadomosci/iar/?id=160532>

ROZDZIAŁ VII. FALA MANIPULACJI MEDIALNYCH, EMBARGO NA INFORMACJE

7.1. Czy ogłoszono w polskich mediach embargo na informacje dotyczące katastrofy?

7.1.1. Kto, w jakiej formie i kiedy to uczynił?

7.2. Czy wedle oceny polskich władz informacje medialne płynące z Rosji są zawsze oparte na rzetelnym materiale faktycznym oraz bezstronnej analizie? Jeśli nie, to jaki wpływ na naszą wiarygodność w NATO mają informacje rozpowszechniane przez Rosjan? Czy te, ewentualnie nierzetelne informacje mogą osłabiać naszą wiarygodność w NATO? Jakie działania podjął polski rząd i podległe mu służby w celu niwelowania skutków rozpowszechniania stronnicych/nierzetelnych informacji przez Rosjan?

7.3. Dlaczego pomimo embargo część mediów uparcie lansowała tezy Amielina, a kiedy pod wpływem informacji MAK-u o autopilocie wycofał się częściowo ze swoich tez, przestał być wiarygodnym źródłem informacji i analiz?

7.4. Dlaczego na żądanie prokuratury wojskowej żandarmeria wojskowa zażądała wydania znalezisk z miejsca katastrofy, jeśli kilka dni później ta sama prokuratura (bezskutecznie) domagała się od sądu wojskowego zgody na spalenie tychże jako stanowiących "zagrożenie epidemiologiczne"?

ROZDZIAŁ VIII. WYPEŁNIANIE KONSTYTUCJI i USTAW PRZEZ NAJWYŻSZE WŁADZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W DNIU 10.04.2010 R. I W DNIACH KOLEJNYCH

8.1. Na jakiej podstawie i o której godzinie Bronisław Komorowski rozpoczął pełnienie obowiązków prezydenta RP?

8.2. Czy strona polska wystąpiła do strony rosyjskiej o zwrot należącego do RP wraku Tu-154M nr 101 i oryginałów rejestratorów lotu oraz taśm z nich pochodzących? Jeśli nie,

to dlaczego?

8.3. Co marszałek Sejmu B. Komorowski odpowiedział na inicjatywę poselską wysłania do Rosji sejmowego zespołu obserwatorów delegowanych przez poszczególne kluby parlamentarne? Dlaczego?

8.4. Biuro Analiz Sejmowych na wniosek posła Polaczka wydało ekspertyzę, która stwierdza bezprawność powołania Komisji do spraw Badania Wypadków Lotniczych pod przewodnictwem ministra SWiA Jerzego Millera. Rozporządzenie Ministra Obrony Bogdana Klicha zwiększające kompetencje Premiera jest niezgodne z ustawą Prawo lotnicze. Czy ustalenia wadliwie powołanej komisji mogą być wiążące dla organów państwa?

8.4.1. Kto personalnie ponosi odpowiedzialność za złamanie prawa przy powoływaniu komisji?

8.5. Jak wytłumaczyć rozbieżność pomiędzy oświadczeniem min. Jacka Cichockiego z wystąpienia sejmowego w dniu 29.04.2010 r.: "O pomoc zwróciliśmy się do CIA oraz NSA, czyli Agencji Bezpieczeństwa Narodowego Stanów Zjednoczonych. [...] Wystąpiliśmy bezpośrednio do Amerykanów, by zaoszczędzić na czasie. Nie korzystaliśmy z kanału natowskiego, bo trwałoby to pewnie parę tygodni, tylko od razu zwróciliśmy się do kraju, który posiada w tej kwestii ogromne kompetencje i możliwości. Te zdjęcia zostały niezwłocznie przekazane" z przekazaną w tym samym dniu w programie TVP1 „Kwadrans po ósmej” informacją ministra Bogdana Klicha, że rozważane jest zwrócenie się do NATO o zdjęcia satelitarne z miejsca katastrofy?

ROZDZIAŁ IX. STENOGRAMY ZAPISU CZARNYCH SKRZYNEK PRZEKAZANE POLSCE

9.1. Skoro istnieje "wersja numer 1" zapisów rozmów z kabiny, to czy to znaczy, że istnieją też inne wersje?

9.2. Dlaczego kontroler lotu nie zakazał lądowania? Dlaczego lotnisko nie zostało zamknięte? Kto podejmował w tej sprawie

decyzję? Co to jest centrum „Logika” w Moskwie, z którym telefonicznie kontaktowały się osoby obecne na wieży kontroli lotów w Smoleńsku przed katastrofą? Czy polska prokuratura bada wątek związany z „Logiką”?

9.3. Dlaczego kontroler nie przekazał załodze danych na temat podstawy chmur?

9.4. Dlaczego kontroler nie podał informacji o zmniejszeniu się widoczności do 200 metrów?

9.5. W czasie zniżania lotu kontroler kilka razy potwierdził załodze, że samolot znajduje się na odpowiednim kursie i na właściwej ścieżce schodzenia. Jakim sprzętem dysponował kontroler? Z jaką dokładnością kontroler mógł odczytywać dane dotyczące położenia przestrzennego samolotu? Czy samolot w czasie ostatnich 6 km od miejsca katastrofy znajdował się na kursie i ścieżce, tak jak informował o tym załogę kontroler? Jeśli nie, to jakie były odchylenia od ścieżki i czy mieszczą się one w dopuszczalnych tolerancjach urządzeń wspomagających użytych przez kontrolera w naprowadzaniu?

9.6. W jaki sposób generał Błasik porozumiewał się z załogą?

9.6.1. Czy przez pokładowe urządzenie rozmówcze (SPU)?

9.6.1.1. Czy odnaleziono dodatkową parę słuchawek konieczną do komunikacji przez SPU dokonywanej przez osoby trzecie?

9.7. Z parametrów zapisu czarnych skrzynek wynika, że w czasie uszkodzenia linii wysokiego napięcia Tu-154M nr 101 znajdował się 400 metrów nad nią. Kto lub co spowodowało uszkodzenia linii energetycznej?

9.8. Zanim Tu-154M nr 101 miał dokonać uszkodzenia linii trakcyjnej, miało dojść do kontaktu z drzewami. Skoro Tu-154 nie mógł zerwać linii wysokiego napięcia, co uszkodziło drzewa?

9.9. Czy przekazanie Polsce stenogramy z rejestratora rozmów

MARS-BM są kompletne w tym sensie, że jednoznacznie i ostatecznie wykluczono wystąpienie na taśmie nagrania ewentualnych kwestii wypowiedzianych poza tymi oznaczonymi jako [niezr.]?

9.10. Dlaczego kontroler lotu (zgodnie z jego zeznaniami przed prokuraturą rosyjską) z premedytacją podał załodze Tu-154 nieprawdziwe dane dotyczące widoczności na lotnisku? Czy jest to ogólnie przyjęta procedura w kontroli ruchu lotniczego?

9.11. Jaką wartość dla polskiej prokuratury mają protokoły przesłuchań kontrolerów przez stronę rosyjską, zawierające treści wewnętrznie sprzeczne i posiadające skreślenia i zmiany?

9.12. Czy prawdą jest, że przed prokuratorem polskim dowódca załogi Jaka-40, por. Wosztyl zeznał, że zarówno Jak-40 jak i Tu-154M nr 101 otrzymały zezwolenie od kontrolera lotu na zejście na pułap minimalny 50 metrów? Jeśli tak, to dlaczego komendy tej nie ma w stenogramach przekazanych Polsce przez MAK?

9.13. Które wypowiedzi zawarte w stenogramach przekazanych przez MAK były słyszalne wyłącznie w obwodzie łączności załogi, a które słyszalne również przez wieżę kontroli lotów? Które kwestie były wypowiedzane po rosyjsku? Czy któraś z osób znajdujących się w wieży kontroli lotów znała język polski?

9.14. Kto jest odpowiedzialny za to, że (cyt. za wstępnym Raportem MAK, Grupa 2, pkt B i C): B) „Faktycznych danych pogodowych i prognozy dla docelowego lotniska Smoleńsk-Siewiernyj załoga nie miała.”

C) „Aktualnych danych aeronawigacyjnych dla docelowego lotniska Smoleńsk-Siewiernyj, w tym aktualnych NOTAM, załoga nie miała.”

9.15. Jaki statek powietrzny ma w Stenogramach MAK kryptonim „Bort”? Na jakim obszarze znajdował się w czasie

zarejestrowanej wymiany korespondencji? Z kim się kontaktował?
Co zrzucił?

9.16. Zgodnie z zapisami ze stenogramów MAK w czasie 26 sekund (10:35:59,2- 10:36:25,4) samolot przeleciał 0,6 Mm, co oznacza że leciał z prędkością ok. 43 m/sek (ok. 159 km/h), czyli poniżej prędkości przeciągnięcia dla samolotu typu Tu-154M. Jak to wytłumaczyć?

Autorzy: Praca zbiorowa blogerów Salonu 24

Data publikacji: 21.07.2010 r.

Źródło: [Biała Księga](#)