

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ  
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW  
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI  
KATASTROFY LOTNICZEJ  
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 14. 11. 2014r  
nr. 4562 podpis. M. Połcień

SEKRETARIAT

Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 17. 11. 2014

nr. 6801 podpis. [podpis]

Warszawa, 13 listopada 2014 r.

ZKS-4813-7(3)/14

Szanowny Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Dot. Oświadczeń złożonych przez senatora Bogdana Pęka na 62 posiedzeniu Senatu w dniu 9 października 2014 r.

*Szanowny Panie Marszałku*

Po zapoznaniu się z treścią udzielanych dotychczas odpowiedzi w zakresie pytań zawartych w Oświadczeniu, uprzejmie informuję, iż nie podzielam stanowiska pana Senatora, jakoby nie została udzielona informacja na pytania zawarte w Oświadczeniu z dnia 7 sierpnia br.

Przedstawione przez Zespół do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy lotniczej z dnia 10 kwietnia 2010 r., odpowiedzi mieszczą się w zakresie udzielonych mu kompetencji, oraz informacji, które zgodnie z obowiązującymi przepisami mogą być udostępniane.

Pragnę jeszcze raz podkreślić, że zgodnie z §10 Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, przywołanego przez pana Senatora, działalność Komisji w czasie badania wypadku lotniczego ma charakter niejawnny.

Co do zakresu upublicznienia informacji, uprzejmie przypominam, że do publicznej wiadomości został podany nie tylko Raport Końcowy, ale również Protokół

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ  
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW  
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI  
KATASTROFY LOTNICZEJ  
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

z badania wraz z załącznikami, z wyłączeniem załącznika medycznego, na którego upublicznienie nie wyraził zgody prokurator prowadzący postępowanie w sprawie katastrofy.

Materiały te są ogólnie dostępne na stronie internetowej [www.faktysmolensk.gov.pl](http://www.faktysmolensk.gov.pl), a powołany Zespół systematycznie publikuje kolejne materiały informacyjne wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.

W wyniku przeprowadzonych na miejscu zdarzenia oględzin i analiz, KBWL LP uznała, iż samolot Tu-154M nr 101 wykonując lot poniżej określonej przepisami bezpiecznej wysokości, w warunkach uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią, zaczął w końcowej fazie lotu o przeszkody terenowe (drzewa i krzewy). Jak już wskazano w poprzednich odpowiedziach, udokumentowane (np. na zdjęciach z miejsca zdarzenia) zostały również ślady zderzenia samolotu lewym skrzydłem z brzozą, wskutek czego nastąpiło oderwanie fragmentu lewego skrzydła. W przedmiotowej brzozie znajdowały się elementy konstrukcji skrzydła, a części skrzydła odciętej na skutek zderzenia z brzozą fragmenty drewna – jak ocenili to podczas przeprowadzonych oględzin będący na miejscu zdarzenia polscy specjaliści wchodzący w skład polskiej Komisji badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Oględziny miejsca zdarzenia i szczątków samolotu było przeprowadzone podczas ich pobytu, po zaistnieniu katastrofy, to znaczy w dniach 10-22 kwietnia 2010 r.

Wyniki przeprowadzonych oględzin miejsca zdarzenia oraz analiz zostały umieszczone w dokumentach końcowych z przeprowadzonego badania sporządzonych przez polską komisję, o których mowa powyżej.

Badania prowadzone były przez specjalistów do spraw badania zdarzeń lotniczych wchodzących w skład polskiej Komisji powołanej zgodnie z obowiązującymi przepisami przez urzędującego wówczas Ministra Obrony Narodowej. W Smoleńsku przebywało w dniach 10-22 kwietnia 2010 r. łącznie 18 osób wchodzących w skład KBWL LP.

Pierwotny skład KBWL LP został wyznaczony w dniu 15 kwietnia 2010 r. decyzją nr 130 Ministra Obrony Narodowej, następnie w dniu 28 maja 2010 r., został zmieniony przewodniczący Komisji a w dniu 5 maja poszerzony o specjalistów cywilnych do liczby 34 członków. Decyzje były podejmowane w oparciu o obowiązujące wówczas prawo dotyczące badania zdarzeń lotniczych statków powietrznych lotnictwa państwowego. Pomimo, iż Decyzja o wyznaczeniu składu Komisji została formalnie podjęta 15 kwietnia 2010 r., to jednak jej członkowie

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ  
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW  
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI  
KATASTROFY LOTNICZEJ  
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

przewodzący KBWL LP – pan Edmund Klich.

Na miejscu zdarzenia pracami polskich specjalistów kierował ówczesny przewodniczący KBWL LP – pan Edmund Klich.

Swoje wnioski polscy specjaliści opierali na przeprowadzonych przez siebie oględzinach, oraz analizach pozostałego zebranego materiału dowodowego, w tym analizy zapisów przebiegu lotu pozyskanego z rejestratorów pokładowych zamontowanych na samolocie Tu-154M nr 101.

Należy również podkreślić, że komunikaty Prokuratury Wojskowej prowadzącej śledztwo w sprawie katastrofy samolotu Tu-154M również bezspornie wskazują na fakt zderzenia samolotu Tu-154M z brzozą.

Uprzejmie informuję Pana Senatora, że zakres upublicznienia wyników przeprowadzonego badania katastrofy samolotu Tu-154M nr boczny 101 był zdecydowanie szeroki w odniesieniu do przyjętych w tym zakresie standardów. Obejmował nie tylko raport końcowy ale również protokół wraz z załącznikami zawierającymi dane i przeprowadzone analizy. Dodatkowo, co niestandardowe w takich przypadkach został upubliczniony zapis z rejestratora rozmów w kabinie czy korespondencji, wykonane zdjęcia oraz inne dane źródłowe. Ten szeroki, wykraczający poza standard zakres upublicznionych informacji był podyktowany wagą i znaczeniem zaistniałej katastrofy i był dokonany w granicach obowiązującego w tym zakresie prawa. Pozostałe materiały zebrane podczas procesu badania zostały zabezpieczone i przekazane do archiwum KBWL LP, tak jak to ma miejsce w każdym przypadku prowadzenia badań zdarzeń lotniczych.

Na koniec pragnę poinformować pana Senatora, że Zespół do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy lotniczej z dnia 10 kwietnia 2010 r. rzetelnie i z pełnym zaangażowaniem realizuje powierzone mu zadania mając na względzie bezpieczeństwo wykonywania lotów i dbając, by nie został zniszczony system bezpieczeństwa w lotnictwie, oparty na zaufaniu i realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa sformułowanych podczas prowadzonych badań zdarzeń lotniczych.

*z wyrazami szacunku*

Przewodniczący Zespołu  
*Maciej Lasek*  
Maciej Lasek