

**Oświadczenie złożone przez senatorów  
Grzegorza Wojciechowskiego, Krzysztofa Słonia,  
Przemysława Błaszczyka, Zdzisława Pupeę,  
Wojciecha Skurkiewicza, Bogdana Pęka,  
Dorotę Czudowską, Mieczysława Gila,  
Andrzeja Pająka, Jana Marię Jackowskiego,  
Waldemara Krasnę, Roberta Mamąta,  
Janinę Sagatowską i Marka Martynowskiego  
na 40. posiedzeniu Senatu  
w dniu 3 października 2013 r.**

Oświadczenie skierowane do przewodniczącego Zespołu do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy lotniczej z dnia 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem Macieja Laska

Szanowny Panie Przewodniczący!

W związku z wątpliwościami dotyczącymi raportu komisji rządowej badającej katastrofę smoleńską zwracamy się do Pana Przewodniczącego (zobowiązanego przez pana premiera Tuska do udzielania informacji w sprawach wyjaśnienia katastrofy) o odpowiedzi w następujących kwestiach.

- 1) Samolot stracił jedną trzecią skrzydła. Czy było to liczone według powierzchni czy długości?
- 2) Czy w momencie ścięcia brzozy samolot opadał, czy się wznosił?
- 3) Jaka była rozpiętość skrzydeł samolotu po odcięciu części skrzydła przez brzozę?
- 4) W jaki sposób samolot wykonał tak zwaną beczkę i odwrócił się „na plecy” w sytuacji, gdy jego odległość od ziemi była mniejsza niż długość skrzydła, nawet po oderwaniu jego części przez brzozę?
- 5) Jaka była powierzchnia nośna samolotu przed oderwaniem skrzydła przez brzozę, a jaka po oderwaniu? Czy ktoś to badał, a jeśli badał, to kto?
- 6) Co w momencie odwracania się samolotu „na plecy” stało się z długim, mającym ponad 10 metrów, lewym skrzydłem? Jak to możliwe, żeby samolot, którego skrzydła znajdowały się na wysokości 5 metrów nad ziemią, wykonał obrót bez zahaczenia skrzydłem o ziemię?
- 7) Czy ktokolwiek badał – a jeśli badał, to kto, gdzie i kiedy – jakie zjawiska fizyczne działały na samolot po oderwaniu części skrzydła? Kto konkretnie zbadał i stwierdził, że wykonanie tak zwanej beczki po ścięciu skrzydłem brzozy na wysokości 5 metrów było możliwe?
- 8) Na jakiej wysokości nad ziemią znajdował się samolot w momencie przelotu nad bliższą radiolatarnią i jaki kąt w tym momencie tworzyła poprzeczna oś samolotu z powierzchnią ziemi?
- 9) Ile wynosiła i jak zmieniała się prędkość samolotu od momentu przelotu nad bliższą radiolatarnią do chwili pierwszego kontaktu z ziemią?
- 10) Na jakiej wysokości znajdował się samolot w momencie kontaktu z brzozą, w wyniku którego utracił fragment lewego skrzydła?
- 11) Jak duży fragment skrzydła samolot utracił i jaki miało to wpływ na siłę nośną samolotu i skrzydła?
- 12) W jakiej odległości od ziemi znajdowało się podwozie samolotu w chwili utraty fragmentu skrzydła?
- 13) Ile wynosiła w tym momencie siła ciągu silników, w jaki sposób została ustalona i jak się zmieniała do momentu zakończenia pracy silników?
- 14) W którym momencie silniki zakończyły pracę i z jakiej przyczyny?
- 15) Pod jakim kątem względem powierzchni ziemi w chwili utraty fragmentu skrzydła była oś poprzeczna i oś podłużna samolotu? Czy w tym momencie samolot wznosił się lub opadał, z jaką działało się to szybkością, przyspieszeniem lub opóźnieniem?
- 16) Jaka była wysokość i pod jakim kątem względem powierzchni ziemi była oś podłużna i poprzeczna samolotu w momencie przelotu nad słupem energetycznym znajdującym się bezpośrednio za brzozą, po kontakcie z którą samolot utracił fragment skrzydła?
- 17) W jakiej odległości od brzozy znajduje się słup wymieniony w pytaniu szesnastym?
- 18) Jak zmieniała się odległość od ziemi poszczególnych części samolotu (kadłuba i końców skrzydeł) od momentu przelotu nad słupem do pierwszego kontaktu z ziemią?

- 19) Pod jakim kątem samolot uderzył w ziemię i jaki był kąt pochylenia samolotu?
- 20) Jak zmieniało się przyspieszenie wznoszenia i opadania od momentu utraty fragmentu skrzydła?
- 21) Jaka odległość dzieli miejsca pierwszego i ostatniego kontaktu z ziemią?
- 22) Jakich uszkodzeń doznały skrzydła samolotu w wyniku kontaktu z ziemią?
- 23) Jaka jest prawidłowa prędkość podchodzenia do lądowania samolotu Tu-154M na odcinku ostatnich 1500 metrów od początku pasa i w jaki sposób powinna się ona zmieniać?
- 24) Jaka była prędkość samolotu Tu-154M na odcinku ostatnich 1500 metrów od początku pasa i w jaki sposób się zmieniała?
- 25) Na jakiej wysokości n.p.m. znajduje się bliższa radiolataria, brzoza, w wyniku kontaktu z którą nastąpiła utrata fragmentu skrzydła, i miejsce pierwszego kontaktu z ziemią?
- 26) Ile paliwa znajdowało się w zbiornikach samolotu w momencie startu z lotniska Okęcie?
- 27) Ile paliwa znajdowało się w zbiornikach samolotu w chwili katastrofy?

Pragniemy nadmienić, że nasze wątpliwości wywołała następująca konkluzja zawarta w raporcie Millera: „Przyczyną wypadku było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania, przy nadmiernej prędkości opadania, w warunkach atmosferycznych uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg. Doprowadziło to do zderzenia z przeszkodą terenową, oderwania fragmentu lewego skrzydła wraz z lotką, a w konsekwencji do utraty sterowności samolotu i zderzenia z ziemią”.

Z poważaniem  
Grzegorz Wojciechowski  
Krzysztof Słoń  
Przemysław Błaszczuk  
Zdzisław Pupa  
Wojciech Skurkiewicz  
Bogdan Pęk  
Dorota Czudowska  
Mieczysław Gil  
Andrzej Pająk  
Jan Maria Jackowski  
Waldemar Kraska  
Robert Mamątow  
Janina Sagatowska  
Marek Martynowski