

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

KABINET MARSZAŁKA SENATU  
Wpłynęło dn. 04.09.2014r  
nr. 3638 podpis. M. Pięć

Warszawa, 3 września 2014 r.

ZKS-4813-6(2)/14

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 1.09.14 zał. ....  
nr. 1280 podpis. y

**Szanowny Pan**  
**Bogdan Borusewicz**  
**Marszałek Senatu**

*Dot. Oświadczenia złożonego przez senatorów Grzegorza Wojciechowskiego, Bogdana Pęka, Wojciecha Skurkiewicza, Marka Martynowskiego, Bohdana Paszkowskiego, Przemysława Błaszczyka, Zdzisława Pupę, Dorotę Czudowską, Macieja Klimę i Andrzeja Pajęka, na 60 posiedzeniu Senatu w dniu 7 sierpnia 2014 r.*

*Szanowny Panie Marszałku,*

Pragnę wyjaśnić, że odpowiedzi Zespołu na pytania zawarte w Oświadczeniu były wielokrotnie, w sposób wyczerpujący i zgodny ze stanem faktycznym udzielane we wcześniejszych odpowiedziach Zespołu, wskazanych zresztą w przedmiotowym Oświadczeniu.

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, działalność Komisji w czasie badania wypadku lotniczego ma charakter niejawny, a o zakresie upublicznienia informacji, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 27 kwietnia 2010 §14a pkt 4), decyduje Prezes Rady Ministrów. Informacja o tym, który z ekspertów wykonywał konkretne działania, zgodnie z zasadami obowiązującymi przy badaniu wypadków lotniczych, nie podlega

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

upublicznieniu. Jednocześnie pragnę wyrazić nadzieję, iż żądanie państwa senatorów o udzielenie odpowiedzi łamiącej obowiązujące w badaniu wypadków lotniczych przepisy, wynika jedynie z nieznamomości przez nich obowiązujących w tym zakresie regulacji.

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, zaczepiał w końcowej fazie lotu o przeszkody terenowe (drzewa i krzewy), co zostało udokumentowane przez pracujących na miejscu polskich specjalistów. Udokumentowane 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 w części skrzydła, odciętej na skutek zderzenia z brzozą – fragmenty drewna. Zderzenie z brzozą potwierdza również świadek znajdujący się na miejscu zdarzenia, analizy zapisów rejestratora głosu i parametrów lotu. Wszelka wytworzona w czasie prowadzonego badania dokumentacja została po zakończeniu pracy KBWL LP przekazana do archiwum Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów.

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

Na koniec pragnę wyrazić opinię, że uporczywe próby podważenia faktów stwierdzonych w trakcie prowadzonego badania oraz niezależnego od badania śledztwa, przy jednoczesnym całkowitym ignorowaniu bezsprzecznie wykazanych błędów i zaniedbań popełnionych przy organizacji lotów, szkoleniu załóg i nadzorze DSP nad 36spl, które stały za błędami popełnionymi przez załogę samolotu Tu-154M nr 101 w czasie lotu w dniu 10 kwietnia 2010 r., są działaniami zmierzającymi do obniżenia bezpieczeństwa lotów, a w szczególności przewozu najważniejszych osób w państwie.

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

Mam nadzieję, że nie jest to działanie świadome. Przypominam, że opisane w Raporcie końcowym, Protokole oraz załącznikach do ww. dokumentów przebieg, okoliczności, przyczyny i zalecenia mające na celu poprawę bezpieczeństwa lotów zostały w całości zaakceptowane przez adresatów zaleceń profilaktycznych oraz przez całe środowisko profesjonalistów w dziedzinie badania wypadków lotniczych.

*Z wyrazami szacunku*

Przewodniczący Zespołu  
*Maciej Lasek*  
Maciej Lasek