

**BIAŁA KSIĘGA W SPRAWIE KATASTROFY RZĄDOWEGO
SAMOLOTU TU-154M NR 101 POD LOTNISKIEM
SMOLEŃSK-SIEVIERNYJ 10.04.2010 R. – MAPA PYTAŃ
Uzupełniona**

PRACA ZBIOROWA BLOGERÓW SALONU 24

21.07.2010 R.

SPIS TREŚCI:

ROZDZIAŁ	Strona
I	WSTĘP. STAN POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO 3
II	PRZYGOTOWANIE WIZYTY GŁOWY PAŃSTWA W SMOLEŃSKU ORAZ ZAPROSZONYCH PRZEZ NIĄ GOŚCI 5
III	PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA, OTOCZENIE PRAWNE 8
IV	WĄTPLIWOPĘCI DOTYCZĄCE PRZEBIEGU ZDARZENIA 14
V	NAOCZNI ŚWIADKOWIE 23
VI	AKCJA RATOWNICZA, ZABEZPIECZENIE ŚLADÓW, CIAŁ OFIAR, DOWODÓW RZECZOWYCH 26
VII	FALA MANIPULACJI MEDIALNYCH, EMBARGO NA INFORMACJE 37
VIII	WYPEŁNIANIE KONSTYTUCJI I USTAW PRZEZ NAJWYŻSZE WŁADZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W DNIU 10.04.2010 R. I W DNIACH KOLEJNYCH 38
IX	STENOGRAMY ZAPISU CZARNYCH SKRZYNEK PRZEKAZANE POLSCE 39
X	DZIAŁANIA POLSKIEJ PROKURATURY 41

Nowe pytania zostały zaznaczone w tekście **ciemnym kolorem tła**.

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 brał kiedykolwiek w swojej 10 letniej karierze pilota samolotu Tu-154M nr 101 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?

1.2.3. Jakie było w dniu 10.04.2010 r. minimum pilota mjr.pil.A. Protasiuka? Czy minimum pilota zależy wyłącznie od warunków jakie spełnia pilot, czy też od kategorii lotu/statku powietrznego, który pilotuje?

1.2.4. Zgodnie z Komunikatem polskiego Dowództwa Sił Powietrznych z 15.05.2010 r. dowódca załogi posiadał w dniu 10.04.2010 r. warunki minimalne 1800x120. Minima te były ustalone do lądowania na lotnisku wyposażonym w 2 NDB, niewyposażonego w radar PAR. Dlaczego w Komunikacie wymieniono minima mjr Protasiuka nieodnoszące się do lotniska z radarem PAR i dwoma NDB (1200x100), jakim był Smoleńsk-Siewiernyj?

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 z jakiego konkretnie 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, upgrade'owane) 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? Czy prawdą jest, że od stycznia do 10 kwietnia 2010 roku w samolocie Tu-154M 101 miało miejsce 11 usterek?

(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 resursu 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?

1.9. Które z polskich władz (wojskowych lub cywilnych) są w posiadaniu książki serwisowej TU-154 nr 101?

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 przesiedli się 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 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 jej zabezpieczenia? 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** wcześniejszy o 3 dni **lot premiera Tuska** 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?

2.9.2. Kto odpowiadał za ochronę generałów podróżujących do Smoleńska 10.04.2010 r.? Czy w tym locie byli chronieni zgodnie z procedurami, a jeśli nie, to dlaczego? Kto podjął decyzję w tej sprawie?

2.9.3. Kiedy i w jaki sposób grupa rekonesansowa BOR, która miała sprawdzić bezpieczeństwo lotniska i jego okolic, wykonała badanie? W jakim terminie przed podróżą głowy państwa powinno być wykonane to badanie? Kiedy miała miejsce wizja lokalna? Czy są z tym związane jakieś dokumenty? Jaki jest standard takiego sprawdzenia przed wizytą prezydenta RP? Czy został on dotrzymany przed wizytą 10.04.?

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 tego zakupu i jakie powody odmowy przedstawił?

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

ROZDZIAŁ III – PROCEDURY BEZPIECZEŃSTWA, OTOCZENIE PRAWNE

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

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

3.2.1. Czy w dniu 10.04.2010 r. rano na lotniskach zapasowych znajdowali się funkcjonariusze BOR? Jeśli nie, to czy jest to zgodne ze standardowymi procedurami ochrony głowy państwa?

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-Siewiernyj) 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?

3.4.1. Kto personalnie podjął decyzję o wykorzystaniu lotniska Smoleńsk-Siewiernyj jako podstawowego? Czy istnieją jakieś związane z tą decyzją dokumenty?

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 10.04.2010r.? 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“)?

3.11.2. Czy i kto ze strony polskiej wystąpił do strony rosyjskiej z pismem, w którym strona polska zrezygnowała z obecności "szturmana" na pokładzie w czasie lotu 10.04.? Jaka była podstawa prawna tego pisma?

Kto dopuścił do wylotu samolotu, na którego pokładzie nie znajdował się „szturman“?

3.11.3. 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 w dniu 10.04.2010 r., ilu dotarło na lotnisko wcześniej i jakimi środkami transportu? Ilu funkcjonariusz BOR-u zostało przydzielonych do lotnisk zapasowych i w jaki sposób dostali się na te lotniska?

3.13. Czy BOR lub jakiegokolwiek 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?

3.15.1. Czy istnieją związki personalne (towarzyskie, rodzinne) pomiędzy kierownictwem MAK a zakładów w Samarze? Kto z polskiej strony nadzorował ostatni remont Tu-154M nr 101 w Samarze i jakie były procedury tego nadzoru? Jakże istnieją dokumenty związane z tym nadzorem?

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** sprawdzania **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 ZAMIĄST art. 11 Porozumienia z 7 lipca 1993 r., zawartego pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską, dotyczącego katastrof polskich państwowych statków wojskowych w rosyjskiej przestrzeni powietrznej? Czy decyzję podjęła osoba upoważniona (upoważniona na podstawie jakich przepisów?) Jaka była podstawa prawna takiej 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 r. 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 r. 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 r.

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 r. 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 **cywilna czy wojskowa** prokuratura?

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?

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 cywilni czy wojskowi prokuratorzy?

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 tak, 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, w której ginie zwierzchnik sił zbrojnych armii NATO i kilku najwyższych dowódców wojskowych na terytorium państwa trzeciego?

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. WĄTPLIWOPĆCI 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?

4.2.1.3. Jaki był (precyzyjnie) czas przecięcia toru lotu TU-154 nr 101 z punktami TOXRY N861, RUDKA UM863?

4.2.2. Kto był adresem korespondencji faksowej wysyłanej lub otrzymanej przez TU-154 nr 101 w trakcie lotu/wysyłanych lub otrzymywanych w czasie przelotu TU-154 nr 101 w 36 splt?

4.2.2.1. W szczególności: FAX WYŚLANY Z NR 821436 TERMINAL WPL 1SLoT GODZ. 5:13 FAX Z NR 0226821615 BOZ VPL 36SPLT GODZ. 7:07 (36 Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego).

FAX WYŚLANY Z NR 821436 TERMINAL WPL SLoT DODZ 7:17.

NASTĘPNIE FAX Z NR 22 6821615 Z BOZ VPL 36SPLT O GODZ 8:14 (36 Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego).

DALEJ FAX WYŚLANY PRZEZ OFICERA DYŻURNEGO Z NR 4822 6821498 O GODZ 8:31.

4.2.3. Czy prokuratura posiada logi połączeń przy pomocy telefonów komórkowych wykonanych w czasie lotu przez wszystkich pasażerów i członków załogi TU-154 nr 101?

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

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

4.2.5.1. Z jaką prędkością i w jakich interwałach czasowych TU-154M nr 101 poruszała 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?

4.4.2.1. Jaka była wysokość decyzji dla lotniska Smoleńsk-Siewiernyj w dniu katastrofy? Z jakich dokumentów można ją odczytać?

4.4.2.2. Czy zejście Tu-154M nr 101 na wysokość decyzji w warunkach poprzedzających katastrofę w dniu 10.04.2010 r. było zgodne z procedurami obowiązującymi w trakcie tego lotu?

4.4.3. Czy rzeczywiście **układ radiolatarni** (NDB) na lotnisku w Smoleńsku był niestandardowy (dalsza radiolatarnia w odległości 6km od pasa zamiast 4km)? 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 podanej w karcie lotniska od progu pasa? 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 CI-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?

4.4.6.4. Czy współrzędne geograficzne progu pasa wg karty podejścia były w dniu katastrofy tożsame ze wskazaniami współrzędnych geograficznych progu pasa wg GPS i rzeczywistymi współrzędnymi? Jaka może być różnica we współrzędnych (czyli max. odchylenie w metrach), wynikająca z różnych systemów kartograficznych stosowanych w systemach GPS oraz w Rosji?

4.4.7. Jaką kategorię statku powietrznego/lotu posiadał 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?

4.4.7.1. Wg komunikatu MAK minima lotniska dla kategorii statku powietrznego/lotu, jaką miał Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. wynosiły 1000x100 m. Zgodnie z Komunikatem polskiego Dowództwa Sił Powietrznych z 15.05.2010 r. warunki minimalne dla tego lotniska to 1800x120. Jak wytłumaczyć tę rozbieżność?

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?

4.4.8.1. Czy włączone były oba radiolokatory radaru RSP-10 MN (dyspozytorski i lądowania)? Czy w dniu 10.04.2010 r. były oblatane? Czy są na to jakieś dokumenty?

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 r. 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 0,8m i zakres 750m. 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?

4.5.1.3. Czy w dniu 10.04.2010 r. po katastrofie zbadano stan psychofizyczny kontrolerów Smoleńsk-Siewiernyj, jeśli tak, to z jakimi ustaleniami?

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

4.5.3. Czy oprócz obsługi wieży kontroli lotów były tam 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?

4.7. Czy do obsługi lotu Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. wieża kontroli lotu Smoleńsk-Siewiernyj miała status informacji czy kontroli? Jeśli wieża miała status kontroli, to czy w razie braku radaru PAR obowiązkiem kontrolera było żądanie kwitowania wysokości przez załogę samolotu? Jeśli wieża miała status informacji, to czy podawana przez nią kilkakrotnie informacja „na kursie i ścieżce” jest przewidziana przez procedury?

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 jako godzinę katastrofy 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 w raporcie dla W. Putina 10.04. 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 być 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?

4.7.9.2. Czy polska prokuratura bada fakt, że co najmniej 2 statki powietrzne (Ił-76 i Jak-40) rankiem 10.04.2010 r., wykonując podejście wg przyrzędów i w kontakcie z kontrolą lotów Smoleńsk-Siewiernyj, nie trafiły w pas?

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 Iła?**

4.7.10.1. Czy prawdą jest, że Ił-76 należał do Federalnej Służby Ochrony, a jeśli tak, to ilu funkcjonariuszy FSO 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 Iła-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** oraz 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 **dokonyją 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 w/w dane oraz NOTAM posiadała załoga Jaka-40, lecąca do Smoleńska 10.04.2010 r. rano? Jeśli tak, to kiedy i od kogo je otrzymała?

4.8.9.2. Czy w/w dane oraz NOTAM posiadała załoga samolotu wiozącego premiera Tuska i towarzyszące mu osoby na lotnisko Smoleńsk-Siewiernyj w dniu 07.04.2010 r.?

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 załozde 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 statku powietrznego z delegacją premiera Tuska w dniu 07.04.2010 r.? Jaki był system naprowadzania do lądowania Tu154M 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 liczba?

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 na wysokość decyzyjną Tu-154M nr 101?

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 loty?

4.16.4. Czy wskaźniki pokazywały prawidłową ilość paliwa?

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

4.17. Czy w czasie lotu Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. parametry lotu były automatycznie transmitowane do stacji naziemnej?

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, OMON-u, 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) wypowiedzianych 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?

5.4.5. Czy jest prawdą, że Sławomir Wiśniewski nakręcił prawie godzinny film z okna pokoju hotelowego w Smoleńsku, dokumentując m.in. warunki meteo przed katastrofą oraz samą katastrofę? Czy polska prokuratura jest w posiadaniu tego filmu? Jeśli nie, to dlaczego?

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-Siewjernyj 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 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 stanowią terytorium eksterytorialne?

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

