

Wystąpienie płk. Ireneusza Szeląga na konferencji prasowej w dn. 27.03.2015 r., w którym prezentuje główne konkluzje opinii kompleksowej zespołu biegłych.

„W dniu 6 marca 2015 r. do Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie wpłynęła opinia zespołu 24 biegłych powołanych postanowieniem z 3.08.2011 r. dotycząca kompleksowej analizy zagadnień lotniczych związanych z katastrofą samolotu Tu.154M.

Biegli w oparciu o zgromadzony w śledztwie materiał dowodowy oraz przeprowadzone własne czynności (m.in. udział w przesłuchiowaniach świadków na terenie Rosji, przegląd i badania szczątków samolotu, pomiary geodezyjne rejonu lotniska w Smoleńsku, konsultacje ze specjalistami producenta systemu TAWS (system ostrzegający o zbliżaniu się samolotu do ziemi) i systemu FMS (system zarządzania lotem), badań bliźniaczego samolotu o numerze 102 i weryfikację dotychczasowych odsłuchów rejestratora CVR), dokonali analizy i oceny organizacji i przygotowania lotu do Smoleńska, przebiegu samego lotu, pracę Grupy Kierowania Lotami lotniska Sewiernyj, precyzyjnie opisali mechanizm i proces uderzenia samolotu o przeszkody terenowe i ziemię, a swoje wnioski zawarli w czterech kategoriach:

- I. przyczyny katastrofy
- II. czynniki które wpłynęły na jej zaistnienie
- III. czynniki, które przyczyniły się do zaistnienia katastrofy oraz
- IV. czynniki, które stworzyły sprzyjające warunki do jej zaistnienia.

Prokuratorzy prowadzący śledztwo dokonali analizy opinii wraz z załącznikami zawierającymi się w 18 teczkach i doszli do wniosku o konieczności jej uzupełnienia w obszarach II, III i IV.

Jeżeli chodzi o wnioski dotyczące bezpośrednich przyczyn katastrofy, prokuratorzy uznali opinię za jasną i dostarczającą podstaw do określonych decyzji procesowych, o których powiem za chwilę, jak też do przedstawienia opinii publicznej podstawowych informacji w tym zakresie.

Jako pierwszą bezpośrednią przyczynę katastrofy biegli wskazali niewłaściwe działanie załogi polegające na zniżaniu samolotu przez dowódcę statku powietrznego poniżej własnych warunków minimalnych do lądowania i nie wydaniu komendy odejścia na drugie zejście. Było to działanie nieadekwatne do panującej na lotnisku sytuacji meteorologicznej - występowanie niebezpiecznego zjawiska pogody w postaci mgły. Warunki minimalne dowódcy załogi do lądowania na tym lotnisku wynosiły: podstawa chmur 120 metrów i 1800 widzialności poziomej.

Przypomnę, że około 15 minut przed katastrofą członek załogi polskiego Jaka-40 przekazywał drogą radiową załodze Tupolewa informację, że nad lotniskiem w Smoleńsku podstawa chmur wynosi „grubo” poniżej 50 metrów, przy widzialności ok. 400 metrów, zaś ok. 4 minuty przed uderzeniem samolotu w ziemię, inny członek załogi Jaka przekazywał informację o spadku widzialności do 200 metrów. Dowódca załogi samolotu Tu-154 nie miał prawa – wobec braku widzialności ziemi – zejść poniżej 120 metrów. Zakazu tego nie zmieniała zgoda wieży smoleńskiej na zejście do 100 metrów, to jest do wysokości określonej przez warunki minimalne dla lotniska. Zgodnie bowiem z § 23 pkt 16 Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP (RL 2006) „podczas

podejścia do lądowania pilota obowiązują te WM, których ograniczające działanie wystąpi najwcześniej”. Mówiąc wprost, wobec różnicy warunków minimalnych dowódcy załogi, lotniska czy statku powietrznego, pilot ma obowiązek dostosować się do warunków minimalnych najmocniej zakreślających parametry bezpieczeństwa.

W dalszej kolejności jako przyczyny katastrofy biegli wskazali naruszenie reguł określonych w „Instrukcji Użytkowania Samolotu Tu-154 w locie” przejawiające się po pierwsze nieodejściem dowódcy załogi na drugi krąg po wygenerowaniu przez TAWS sygnałów „terrain ahead” nr 34, 35 i 36 (punkt 4.6.2.1 (8)). Zdaniem biegłych ewentualne odejście na drugi krąg po kolejnym sygnale TAWS (nr 37) nie dawało szansy na uniknięcie katastrofy. Ponadto naruszono „Instrukcję współdziałania i technologii pracy członków załogi samolotu Tu-154M 2000 r. „ (pkt 4.0.1.(74)), poprzez nieodejście na drugi krąg w sytuacji , gdy podczas zniżania poniżej wysokości 200 metrów, doprowadzono do spadku prędkości obrotowej silników. Powinna ona wynosić 54 % wartości określonej dla sprężarki niskiego ciśnienia tymczasem odnotowano wartości 31,9%, a nawet 31,4 % na wysokości 75 m. Dlaczego utrzymywanie tego parametru jest takie istotne? Otóż jest to związane z czasem akceleracji czyli przyśpieszenia silników. Jak wynika z opinii, czas akceleracji silników od prędkości obrotowej dla sprężarki niskiego ciśnienia wynoszącej 31,4%, do wartości startowej, wynosi około 8 sekund, a przypomnę, że w tym czasie samolot zniżał się z prędkością 8 metrów na sekundę.

Takie działanie, zdaniem biegłych, doprowadziło do zderzenia samolotu z drzewem, utratą końcówki lewego skrzydła, a w konsekwencji zderzeniem samolotu z ziemią. Bardziej szczegółowy przebieg ostatniej fazy lotu przedstawi płk Filipowicz.

Do przyczyn katastrofy biegli zaliczyli także nieprawidłowe działania związane z wyznaczeniem do składu załogi na lot o statusie HEAD z Panem Prezydentem RP na pokładzie, osób bez ważnych uprawnień, czy wręcz bez uprawnień do wykonywania lotów na tym typie samolotu.

Jak wynika z opinii biegłych spośród załogi jedynie technik pokładowy posiadał ważne uprawnienia do wykonywania lotu samolotem Tu-154M 10.04.2010 r.

Powyższe wnioski biegłych skutkowały wydaniem postanowień o zmianie zarzutów wobec dwóch osób funkcyjnych 36 splt. Obydwu podejrzanym zarzuca się przestępstwo z art.231§1 kk polegającego na niedopełnieniu obowiązków w zakresie m.in. dokonania analizy możliwości wykonania zadania przez personel lotniczy oraz oceny warunków atmosferycznych i niewłaściwego wyznaczenia składu załogi. Chodzi o to, że jako dowódcę załogi wskazano pilota, który m.in. utracił ważność uprawnień i dopuszczeń do wykonywania tego lotu (chodzi o lot w warunkach IFR) i którego ważność uprawnień do wykonywania lotów samolotem Tu-154M uległa zawieszeniu. Jako drugiego pilota wyznaczono osobę, której uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie samolotu także zostały zawieszono. Jako nawigatora wyznaczono zaś osobę, która w ogóle nie posiadała uprawnień do wykonywania lotów w charakterze nawigatora samolotu Tu-154M. Dodatkowo nawigator nie miał zapewnionego wymaganego przepisami czasu odpoczynku w wymiarze nie krótszym 8 godzin pomiędzy kolejnymi czasami startowymi.

Czynności ogłoszenia podejrzanym postanowień o zmianie zarzutów przeprowadzono we wtorek i środę. Żaden z podejrzanym nie przyznał się do popełnienia zarzucanego czynu, obydwaj skorzystali z prawa do odmowy składania wyjaśnień.

Jak wspominałem w wydanej opinii biegli dokonali także oceny działania Grupy Kierowania Lotami lotniska w Smoleńsku. Wnioski biegłych w tym zakresie dostarczyły podstaw do wydania 24 marca tego roku postanowień o przedstawieniu zarzutów popełnienia przestępstwa wobec dwóch obywateli rosyjskich – członków Grupy Kierowania Lotami.

Pierwszemu z nich zarzuca się sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym, tj. przestępstwa określonego w art.174§1 kk.

Wobec drugiego wydano postanowienie o przedstawieniu zarzutu popełnienia przestępstwa z art.173§4 kk czyli nieumyślnego sprowadzenia katastrofy w ruchu powietrznym.

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie, w oparciu o zapisy Europejskiej konwencji o pomocy w sprawa karnych, uruchomiła procedurę zmierzającą do ogłoszenia obywatelom rosyjskim postanowień o przedstawieniu zarzutów i przesłuchaniu ich w charakterze podejrzanych. Do czasu tych czynności, z oczywistych względów, prokuratura nie będzie informować o szczegółowej treści zarzutów, jak też o zgromadzonych dowodach uzasadniających wydanie postanowień o ich przedstawieniu.

W wydanej opinii biegli dokonali ponadto oceny działania szeregu osób i instytucji związanych z procesem organizowania i przygotowania lotu do Smoleńska, dokonali analizy ówczesnego systemu przewozu lotniczego najważniejszych osób w Państwie, jak też zasad funkcjonowania 36 splł od końca lat dziewięćdziesiątych do 2010 r.

Biegli wskazali przy tym szereg niekorzystnych – ich zdaniem – zjawisk i rozwiązań wpływających negatywnie na bezpieczeństwo lotów VIPów, jak też wskazali szereg naruszeń formalnych i proceduralnych

w procesie szkolenia i organizacji lotu do Smoleńska. Jak wspomniałem prokuratorzy prowadzący postępowanie, przed dokonaniem ocen prawno-karnych poszczególnych osób, za konieczne uznają uzupełnienie opinii w tych obszarach, stąd też ewentualne przekazywanie informacji w tym zakresie będzie możliwe dopiero po uzyskaniu opinii uzupełniającej.

Odnosnie wskazanego przez biegłych formalnego naruszenia instrukcji Head przez ówczesnego Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, polegającego na nie wystawieniu formalnego zamówienia na organizację lotu, stosowny wyciąg opinii zostanie wyłączony i przekazany według właściwości do Prokuratury Okręgowej Warszawa Praga. Jak Państwo zapewne pamiętają, prokuratorzy wojskowi generalnie nie są uprawnieni do oceny prawnej zachowania osób nie będących żołnierzami, stąd też tzw. „wątek cywilny” został wyłączony w 2011 r. (29.03.11) do uprawnionej do takiej oceny Prokuratury Okręgowej Warszawa Praga.

Proszę płk Filipowicza o przekazanie ustaleń biegłych w zakresie przebiegu lotu Tu-154M w dniu 10.04.2010 r. ze szczególnym uwzględnieniem jego ostatniej fazy.”