

WOJSKOWA PROKURATURA ORGANIZACyjNA
w Warszawie
(pięczęć nagłwkowa)
ul. Chałubińskiego 23 h
00-911 Warszawa

Prok/38

Sygn. akt

PROTOKÓŁ PRZESŁUCHANIA ŚWIADKA

Namiarowa data 10.04.2010

Przesłuchanie rozpoczęto o godz. 20.00, zakończono o godz. 21.00

Kiewsiak Dłucha Departament Karnego WPG w Warszawie
(stanowisko, stopień wojskowy, imię i nazwisko przesłuchującego)

ujja Radostek Wierucha

przy udziale protokolanta-stenografa*) abdiicie

od którego odebrano przyrzeczenie określone w art. 144 § 3 kodeksu postępowania karnego*) oraz w obecności

[Signature]

przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, po uprzedzeniu go w myśl art. 190 kpk o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego zeznania z art. 233 § 1 kk, co świadek stwierdził swym podpisem

[Signature]
(podpis świadka)

i zeznał:

1. Imię, nazwisko i imię ojca Remigian Stanisław Miś s. Leszek

2. Data i miejsce urodzenia

3. Wykształcenie

4. Zawód, zatrudnienie Zdawca TW 2139 Warszawa

5. Stopień wojskowy i przynależność wojskowa mt. chor. szaki TW 2139 Warszawa

6. Miejsce zamieszkania (adres)

7. Karalność za fałszywe zeznania według oświadczenia nie karany

8. Stosunek do stron dry

Świadka uprzedzono o treści art. 182, 183, i 185 Kodeksu postępowania karnego, na co świadek oświadczył pownenie zrozumiał

Tożsamość świadka ustalono na podstawie

[Signature]

[Signature]

Świadka wezwano, aby opowiedział wszystko, co mu jest w sprawie wiadome, po czym

świadek zeznaje:

zatelem panny o treści art 233/1 KK i art 182 i 183 KPK, powołaniu rozumnym

Zeznaje iż jestam lotnikiem zawodowym, od 1996u pełnię służbę w JW 2138 w Warszawie na stanowisku starszego technika pilotowanego. W dniu decyzyjnym to jest 10.04.2010u o godzinie 5:25 wylądowaliśmy samolotem JAK 40 nr 044 do Sudeckich. Na pilotów samolotu oprócz zatapi przewoźników 14 dzieci i kobiety, który uderzył się we ścieżkę 70 w kierunku zbudowanej bazy do Kąkuli. W czasie lotu od startu do lądowania nie mieliśmy żadnych problemów technicznych, lot przebiegał pomyślnie. Przy podchodzeniu do lądowania warunki atmosferyczne były dość trudne, warunków zgodne z porażkami naszego psychologicznego. Trudności lądowania polegały na tym że po wyjściu na docelowy lotnisko mogło pojawić się widoczność spadek do 1500 metrów oraz widoczność w dół do 100 metrów. Podchodząc do lądowania światła symulacyjne powstały przez startowe w postaci dwóch reflektorów, ich użycie skutkowało APM widzialnym dużo wcześniej niż użycie własnego światła. Światła te powoływały u nas uświadomienie samolotu w on przez startowe na odpowiedniej wysokości i odległości. Na wymienionych wyżej warunkach po startowym widzialnym doskonałe. Lądowanie odbyło się bez następstw. Po lądowaniu z pasa startowego zaktualizujemy na miejsce parkingu, wysiedliśmy z samolotu, opuszczaliśmy się z kabiną główną i celując i przystępując do przygotowania samolotu

Peł



do portu. Nie mogliśmy dokonać argumentacji z powodu tego że strach lotnicze zdecydowały o tym, że zalecają samolot po wygodzeniu nieszczęśliwego. W związku z tym odwołamy się do pilota. Nasz lot trwał 1,5 min.

W międzyczasie pogoda zaczęła się pogarszać do warunków, w których już byłoby nie wykonalne z zachowaniem obserwacji i nieudane lądowanie samolotu Ił 76 Federacji Rosyjskiej. Widoczność zaczęła się w granicach 400 - 300 metrów. Widoczność pilnowej z nami nie byłaby w stanie określić. Próby lądowania tego Ił 76 miały miejsce około po 15 i 30 minutach od nieszczęśliwego lądowania. Próby lądowania Ił 2 obserwujemy z piły lotniczej, nasz samolot stał na drodze lądowania, wzdłuż której do niej pose straszącego w odległości około 80 metrów. Widzieliśmy tego Ił 2, który po drugiej nieudanej próbie lądowania odleciał. Po kolejnych około 20 minutach z głośnym nieszczęśliwym wystąpieniem zatoru nieszczęśliwego tubośnika zbliżył się do rejonu lotniczego. Pamiętajmy że zatorze prowadzą korekpondencji z innymi kontrolerami, która kierowała ich (wchłonięta) aby znaleźli się na kursie odwróconym do lądowania w celu wyłonienia zejścia do lądowania. Kontroler zaczął zwrócić im się do wysokości 500 metrów i podał im warunki pogodowe z tego co pamiętam było to 4000 metrów w 400 metrów. Kontroler dopuścił się do zejścia wysokości 500 metrów. W locie kpt Protasienko przystąpił zatorze odpowiednio twardo. W momencie kiedy zatorze porusza wykonał zejście do lądowania, kontroler pucharzył im informację o pogorszeniu się warunków pogodowych 500 metrów w prawdopodobnie 30 metrów. Zatorze się ich nie wahało chęć wykonać zejście do lądowania. Odpowiedzieli twardo, że wykonają wzniesienie. Kontroler poinformował ich aby byli przygotowani na zejście na drugi kurs z wysokości 500 metrów. W międzyczasie moją dalszą robotę pucharzył zatorze tubośnika na tej samej wysokości informując, że w związku z tym pogoda pogarsza i wzrósł do 300.

RM

a na 500 metos. Wygląd z samolotu wypatrywa
typowe. Pogoda widocznie pogarsza się powoli,
wzrostem do samolotu i nadlatuje już niedługo
"niech teni widać" już 200' odpowiadają "niech".
Wzrostem po tym przed samolot. Po kilku
minutach wstąpiłby charakterystyczne quidigie
bruniczne silihu typowe, typowe dla mniejszych
obrotów przy zużyciu. Nagle obrotu wrotu do
małymi helikopterami, po dwóch sekundach udenerie
i tuż w budowy; krótko trwający drugi rotacyjny
się jednego silihu a potem już ciera. Sytuacja
wzrostem wypatrywa ten, że nie widzialny czy wrotu
oddziałuje się od samolotu. Obserwowaliśmy tylko
początkowo obrotu wrotu, do obrotu
5 minutami wrotu wrotu z rotacji zapytanie
"co z wrotu trakt" odpowiadają mi "niech wypatrywa
z samolotu bo on sterujący 50 metos od samolotu
która przywrócić. Spokojnie się wrotu, drugą obrotu
odpowiadają nam, że typowe spadł. Po około godzinie
wtedy to wrotu wrotu, że nie interesował potencjalnie
początek na miejscu zdarzenia. Obserwacja, że wrotu
to nie jest oddalone o 1500 metos jeśli wrotu
was informowaws leca 400 - 500 metos od przodu
poza 50 metos w lewo spadnie z licznikiem
ładownia. Z samolotem tu 154 wrotu jedynie
kontakt stacyjny, przez wrotu wrotu było go wrotu.
Przed ładownią wrotu typowe nie zrotowało
zadanych problemów technicznych. Nie wiem po co,
nie wiem jaka jest przyczyna tej katastrofy.
To wrotu co wrotu do zdarzenia w tej sprawie.

Protokół cyfrowy - jest zgodny z moimi zrewizjami

RS

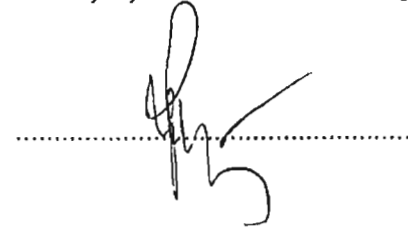


PROTOKÓŁ PRZESŁUCHANIA ŚWIADKA

Warszawa, dnia 23 czerwca 2010 r.

Przesłuchanie rozpoczęto o godz. 9.38, zakończono o godz. 11.51

Prokurator Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie – ppłk Karol Kopczyk, osobiście przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, po uprzedzeniu go w myśl art. 190 kpk o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywych zeznań z art. 233 § 1 kk, co świadek stwierdził swym podpisem



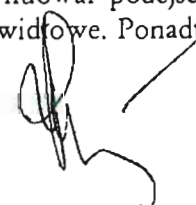
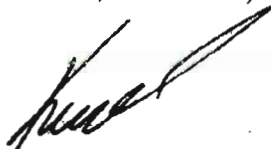
i zeznał:

1. Imię, nazwisko i imię ojca: Remigiusz MUŚ s. Leszka
2. Data i miejsce urodzenia: _____
3. Wykształcenie: _____
4. Zawód, zatrudnienie: żołnierz zawodowy, 36 SPLT JW 2139 Warszawa
5. Stopień wojskowy i przynależność wojskowa: mł. chor. sztab. JW 2139 Warszawa
6. Miejsce zamieszkania (adres): _____
7. Karalność za fałszywe zeznania: z oświadczenia nie karany
8. Stosunek do stron: obcy

Świadka uprzedzono o treści art. 182, 183 i 185 kodeksu postępowania karnego, na co świadek oświadczył: pouczenie zrozumiał

Tożsamość świadka ustalono na podstawie: na podstawie _____

Świadka wezwano, aby opowiedział wszystko, co mu jest w sprawie wiadome, po czym świadek zeznaje: byłem przesłuchiwany już w tej sprawie w dniu 10.04.2010 r. Treść swoich zeznań pamiętam i podtrzymuję te zeznania. Na zadane pytanie zeznaje: w dniu 10.04.2010 r. byłem członkiem załogi JAK-40 lądującego na lotnisku w Smoleńsku. Pełniłem funkcję technika pokładowego. Jeżeli chodzi o wskazania radiolatarni dalszej znajdującej się przed lotniskiem w Smoleńsku, to nie miałem żadnych zastrzeżeń co do ich wiarygodności. Wskazania tego urządzenia były prawidłowe. Po przelocie nad dalszą radiolatarnią, por. Wosztyl powinien kontynuować lot na bliższą radiolatarnię. Przełączył się na bliższą radiolatarnię i po przełączeniu por. Wosztyl stwierdził, że nie podobają mu się wskazania bliższej radiolatarni. Ja wtedy spojrzałem wtedy na wskaźnik NPP (będący na wyposażeniu JAK-40) jak również na wskaźnik IKU. Stwierdziłem, że wskazania na w/w urządzeniach wychylają się w lewo i następnie wracają na prawidłowy kurs. Świadczyć to mogło, że są chwilowe zaniki sygnału z bliższej radiolatarni. Wobec tego, por. Wosztyl przełączył się na wskazania dalszej radiolatarni i kontynuował podejście według jej wskazań, tzn. od niej. Po przełączeniu jej wskazania były prawidłowe. Ponadto



opieraliśmy się na wskazaniach GPS. Chciałbym w tym miejscu zeznać, że wskazania GPS w porównaniu ze wskazaniami dalszej radiolatarni różniły się. Gdybyśmy oparli się tylko na wskazaniach GPS, to wyszlibyśmy 50 do 70 metrów z lewej strony od osi pasa. Jeżeli chodzi o GPS do niego wprowadziliśmy dane z tzw. karty podejścia. W tym miejscu świadkowi okazano karty akt sprawy od karty 380 do karty 384, na co świadek zeznaje; dokumenty, które mi okazano są dokumentami, które otrzymaliśmy przed lotem do Smoleńska w dniu 10.04.2010 r. Określają one topografię lotniska i sposób podejścia do lądowania na tym lotnisku, tzn. Siewiernyj w Smoleńsku. Na karcie 380 w lewym górnym rogu znajduje się opis IPU (w języku rosyjskim), tzn. pod nim są współrzędne punktu, które mają odzwierciedlać środek pasa. Na pasie punkt ten zaznaczony jest w formie kółka z krzyżykiem. Te dane – współrzędne zostały wprowadzone przez por. Kowaleczko do GPS. Jeżeli te dane były by prawidłowe, to GPS wskazywał by odchylenia w lewą stronę od osi pasa, tak jak by miało miejsce w dniu 10.04.2010 r. W trakcie lotu wyglądało, to w ten sposób, że GPS nakazywał nam skręcać w lewo, a NPP i IKU nakazywał nam korygować w prawo. Ostatecznie na wysokości bliższej radiolatarni zobaczyliśmy 2XAPM, tzw. bramkę i ona wtedy była jeszcze z prawej w odniesieniu do naszego lotu, por. Woszytyl skorygował wtedy lot. Następnie weszliśmy w bramkę i wylądowaliśmy. Podczas lądowania widoczność wynosiła 1500 metrów. Na zadane pytanie zeznaje; podczas podchodzenia do lądowania ja nie widziałem żadnego innego oświetlenia oprócz APM. Na zadane pytanie: podczas podchodzenia do lądowania ja nie przypominam sobie, aby ze strony kontrolera z lotniska padały jakiejkolwiek informacje, takiego typu jak jaką mamy odległość do pasa, na jakiej jesteśmy wysokości, czy jesteśmy na kursie. Kontroler wydał nam tylko zgodę na zejście do lądowania i po naszym potwierdzeniu, że jesteśmy na prostej wydał zgodę na lądowanie. W trakcie ostatniej fazy lotu nie podawał żadnych komend. Ja nie słyszałem komendy ze strony kontrolera, aby nakazał nam odejście na drugi krąg. Po wylądowaniu kontroler pochwalił nas „maładiec, abarot 180 rulitie na stajanku”. Następnie ustawiliśmy się na drodze kołowania równoległej do pasa 300 metrów od jej końca, blokując ją w ten sposób. Na zadane pytanie zeznaje; słyszałem komendy podawane przez kontrolera IŁ, który lądował po nas. Przypuszczam, iż IŁ lądował korzystając z urządzenia RSBN. Urządzenia to emituje fale radiowe, które pozwalają załogom samolotu ustalić kierunek i odległość do pasa. JAK-40 jak i TU-154M w takim urządzeniu, tzn. odbiornik nie jest wyposażony. Urządzenie to jest bardziej dokładniejsze i przydatniejsze przy lądowaniu, niż wskazania bliższej i dalszej radiolatarni. W trakcie podejścia IŁ, korespondencja pomiędzy nim a wieżą była prowadzona dosyć często. Meldunki o położeniu, to załoga IŁ-a podawała kontrolerowi, tzn. mówiła o odległości i wysokości do pasa. Kontroler mówił tylko o tym, że mają kontynuować podejście i że mają być gotowi do odejścia na drugi krąg z wysokości nie niższej niż 50 metrów. Przy pierwszym podejściu IŁ-a był on w osi pasa, lecz nie centralnie nad i próbował wносить poprawki, wykonując nienaturalnie duże przechyły. Wykonując te manewry moim zdaniem, skrzydłami znajdował się na wysokości około 3 metrów od ziemi. Przy drugim podejściu w ogóle nie trafił w oś pasa. Przeleciał prawie nad nami, ale miał już wtedy zakres startowy na silnikach. Kiedy lądował IŁ, to warunki pogodowe były o wiele gorsze niż w czasie gdy my lądowaliśmy. Na zadane pytanie zeznaje: słyszałem korespondencję prowadzoną pomiędzy TU-154M a wieżą, ale było to na około 12 minut przed katastrofą. Kontroler pytał się TU-154M jakie są jego zapasowe lotniska. Ktoś z załogi odpowiedział, że Witebsk i Moskwa. W końcowej fazie lotu kontroler zapytał się czy chcą lądować. Załoga odpowiedział, że warunkowo podejdziemy. Kontroler wyraził zgodę na podejście.

Ja nie słyszałem aby kontroler zabronił im lądowania i odejście na zapasowe. Wydaje mi się, że kontroler powiedział TU-154M, że mają być gotowi na odejście na drugi krąg z wysokości nie mniejszej niż 50 metrów. Po tym my wyszliśmy z JAK-a. Kiedy staliśmy na zewnątrz por. Wosztyl powiedział do mnie „Zobacz co się dzieje”. Chodziło o to, że było widać tylko na 200 metrów. Ja wtedy udałem się do JAK-a i przez radio poinformowałem załogę TU-154M, mówiąc „Arek, tu Remek, teraz widać tylko 200.”. On odpowiedział „Dzięki”. Następnie wyszedłem na zewnątrz. Na zadane pytanie zeznaje: w moim odczuciu, kiedy por. Wosztyl rozmawiał z mjr Grzywną, to odniosłem wrażenia, że mjr Grzywna po usłyszeniu jakie panują warunki na lotnisku, nie odpowiedział zdawkowo i spokojnie „zrozumiałem i przekażę” tylko w jego głosie było słycać niepokój i nieuporządkowanie. Zamiast krótko potwierdzić otrzymane informacje, to chaotycznie wypowiadał jakieś słowa i odniosłem wrażenie, że chciał jeszcze coś powiedzieć. Jeżeli chodzi natomiast o moją rozmowę z kpt. Protasiukiem, to jego głos był spokojny. Na zadane pytanie zeznaje; po tym jak TU-154M rozbił się, ja przez radio z JAK-a skontaktowałem się z wieżą i zapytałem się kontrolera co z naszym TU-154M. On odpowiedział, że źle. Później zapytałem się ponownie co z naszym samolotem, tzn. TU-154M. Kontroler powiedział, żebym wyszedł z JAK-40. Kiedy wyszedłem w moją stronę szedł mężczyzna umundurowany, w wieku około 45-50 lat, niski blondyn o ogorzałej twarzy. Wtedy też powiedział mi, że TU-154M spadł 1500 metrów przed pasem. Ten mężczyzna był przerażony, trząsł się i mamrotał, że już jest po min. Kiedy z nim rozmawiałem nie wyczułem od niego woni alkoholu. Na zadane pytanie zeznaje; jak latałem zarówno kpt. Protasiukiem, mjr Grzywną i por. Ziętkiem głównie w załodze JAK-40. Jeżeli chodzi o kpt. Protasiuka to było on profesjonalistą. Nie miał tendencji do podejmowania ryzykownych manewrów. Był zawsze opanowany.

Mi osobiście nic nie jest na ten temat wiadome. Natomiast jeżeli chodzi o mjr Grzywnę, to był mniej opanowany jako pilot niż kpt. Protasiuk. Lubił popadać w rutynę. Nic nie wiem na temat jego osobistych problemów. Por. Ziętek był młodym pilotem i z pewnością nie miał takiego doświadczenia jak mjr Grzywna i kpt Protasiuk. Nie miał jednak tendencji do ryzykownych działań czy też nie popełniał kardynalnych błędów. Uczył się, zwłaszcza na TU-154. Nic nie wiem o jakiś jego problemach osobistych. Natomiast jeżeli chodzi o chor. Michalaka, to na TU-154 latał od roku. Wcześniej nie latał na innych samolotach. Moim zdaniem miał małe doświadczenie. Z tego co wiem, to układało mu się życie prywatne i służbowe. Na zadane pytanie zeznaje: kiedy ja byłem w składzie JAK-40 nigdy nie było takich sytuacji, aby ktokolwiek wywierał presje na załodze. Również nigdy nie zdarzało się aby wyżsi przełożeni przejmowali „stery” gdy nie byli ujęci jako członkowie załogi. W tym miejscu przerwano przesłuchanie o godz. 11.21. O godz. 11.33 wznowiono przesłuchanie. Na zadane pytanie zeznaje: po katastrofie Tu154, ja widziałem jak po pasie krążyły jakieś osoby, ale nie widziałem co one robiły. Na zadane pytanie zeznaje: na miejsce katastrofy udaliśmy się po około 1 godzinie od jej zaistnienia. Kiedy przybyliśmy na miejsce, to pracowały już tam służby ratownicze. Ja widziałem dużo nagich ciał. Leżały one pomiędzy częściami samolotu. Jedno ciało ludzkie było całe. Pozostałe, to były części ludzkich ciał, ręce nogi. Kiedy my tam byliśmy, to nikt się nimi nie interesował, tzn. nie przykrywał ich, nie zbierał. Byliśmy tam około 15 minut. W trakcie pobytu tam zauważyłem, że do poszczególnych stanowisk, utworzonych przez służby znoszono części samolotu. Tych stanowisk było tam już wtedy kilka. Stanowiska te wyglądały w ten sposób, że był to stolik, na nim dokumentacja, laptop itp. Przy stanowiskach znajdowali

się ludzie. Na zadane pytanie zeznaje: kartę podejścia na lotnisko w Smoleńsku otrzymaliśmy na dwa dni przed lotem. Przed wylotem próbowałem w AIP Rosja znaleźć kartę podejścia na to lotnisko. Lecz ją nie znalazłem. Ja nie wiem czy jest nowsza karta niż ta którą otrzymaliśmy przed lotem. -----

To wszystko co mam do zeznania. Na tym protokół przesłuchania zakończono i po osobistym przeczytaniu jako zgodny z treścią zeznań podpisano.

Protokół czytałem osobście i jest zgodny z treścią moich zeznań





WOJSKOWA PROKURATURA OKRĘGOWA
w Warszawie
00-911 Warszawa, ul. Nowowiejska 26B
(pieczęć nagłówkowa)

72479

MON – Prok /38

Po. Śl. 54/10

PROTOKÓŁ PRZESŁUCHANIA ŚWIADKA

Warszawa, dnia 30 stycznia 2012 roku

Przesłuchanie rozpoczęto o godzinie: 9:17
Zakończono o godzinie: 11:41

Prokurator Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie
ppłk Karol Kopczyk

(stanowisko, stopień wojskowy, imię i nazwisko przesłuchującego)

przy udziale protokolanta-stenografa*) osobiście
od którego odebrano przyrzeczenie określone w artykule 144 § 3 kodeksu postępowania karnego*) oraz w
obecności.: bez udziału innych osób

przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, po uprzedzeniu go w myśl
artykułu 190 kodeksu postępowania karnego o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego zeznania z
artykułu 233 § 1 kodeksu karnego,
co świadek stwierdził swym podpisem

(podpis świadka)

i zeznał:

1. Imię, nazwisko i imię ojca: Remigiusz MUŚ s. Leszka
2. Data i miejsce urodzenia: 4
3. Wykształcenie: 4
4. Zawód, zatrudnienie: żołnierz zawodowy, JW 4198 Warszawa
5. Stopień wojskowy i przynależność wojskowa: mł. chor. sztab. JW 4198 Warszawa
6. Miejsce zamieszkania (adres): 4
7. Karalność za fałszywe zeznania: z oświadczenia nie karany
8. Stosunek do stron: obcy

Świadka uprzedzono o treści art. 182, 183 i 185 kodeksu postępowania karnego, na co świadek
oświadczył: pouczenie zrozumiał

Tożsamość świadka ustalono na podstawie: na podstawie dowód osobisty |

wydany w dniu |

.....
(podpisy osób biorących udział w czynności)

.....
(podpis protokolanta)

.....
(podpis świadka)

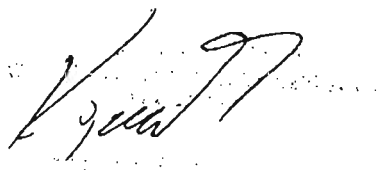
.....
(podpis przesłuchującego)

42480

Świadka pouczone o odpowiedzialności karnej określonej w artykule 233 § 1 kodeksu karnego za składanie fałszywych zeznań, jak również o treści artykułu 183 kodeksu postępowania karnego, świadek oświadczył, iż pouczenie zrozumiał.-----

Świadka wezwano, aby zeznał wszystko, co jest mu w sprawie wiadome, po czym świadek zeznaje. Byłem już przesłuchiwany w tym postępowaniu, podtrzymuję złożone uprzednio zeznania, nie chcę ich uzupełniać. Zeznaję, że od 2008 r. zajmowałem w 36 splt stanowisko służbowe starszego technika obsługi pokładowej. Być może w okresie czasu po 2008 r. nastąpiła zmiana nazwy tego stanowiska, natomiast zakres obowiązków w żadnym stopniu nie uległ zmianie. Na zadane pytanie zeznaję, że wykonywałem loty w składzie załogi jako technik pokładowy na samolotach JAK-40. Ponadto wykonywałem loty w charakterze technika pokładowego również na samolocie Tu-154M. Jako technik na Tu-154M wykonywałem loty tylko w 2008 r. -----

Na zadane pytanie zeznaję, że jeżeli chodzi o rozpisywanie przez załogę danych o wykonanym locie, to dane te wpisywane były do rozkazu lotu na odwrocie tego rozkazu w tabeli. Umieszczano tam takie dane jak: godzina uruchomienia silników, godzina startu, godzina lądowania, godzina wyłączenia silników, warunki meteorologiczne przy lądowaniu. Z tego co pamiętam to tylko te dane, które wymieniłem powyżej. Te dane, które wymieniłem powyżej wpisywał drugi pilot. Dane te następnie były podpisywane – zatwierdzane przez dowódcę załogi. Dane, które wymieniłem powyżej, następnie były wpisywane do chronometraża eskadrowego. Z chronometraża każdy z personelu latającego wpisywał dane do osobistego dziennika lotów. Chciałbym w tym miejscu zeznać, iż dane z chronometraża eskadrowego, trafiały następnie do chronometraża pułkowego. Na zadane pytanie zeznaję: przy podchodzeniu do lądowania na danym lotnisku, dane meteorologiczne podawane były przez biuro meteo na danym lotnisku, za pośrednictwem kontrolera z wieży. Kolejnym źródłem o warunkach meteo, otrzymywaliśmy z ATIS. Dane z ATIS są bardzo szczegółowe i ważne i w zasadzie tylko kontroler przy podchodzeniu do lądowania może podać warunki inne niż ATIS, to znaczy bardziej aktualne. Wynikało to z tego, iż w trakcie podchodzenia do lądowania utrzymujemy kontakt radiowy z kontrolerem z danego lotniska. Na zadane pytanie zeznaję: do rozkazu wykonania zadania, na odwrotnej jego stronie były wpisywane warunki meteorologiczne podawane przez kontrolera w chwili lądowania, tzn. takie dane jak ilość zachmurzenia, podstawa zachmurzenia i widoczność pozioma. Na zadane pytanie zeznaję: nie spotkałem się z sytuacją aby do dokumentacji lotniczej były wpisywane inne dane meteorologiczne, niż te które w rzeczywistości występowały przy lądowaniu. Chciałbym w tym miejscu zaznaczyć, iż ja bezpośrednio nie uczestniczyłem w pisywaniu danych do rozkazu, gdyż zazwyczaj w tym czasie np. tankowałem samolot i wykonywałem inne czynności obsługowe. Swój osobisty dziennik uzupełniałem danymi z chronometraża eskadrowego zazwyczaj dwa razy w miesiącu. Na zadane pytanie zeznaję: nigdy nie spotkałem się z taką sytuacją aby egzaminatora szkolonego pilota nie było w składzie załogi. Taka sytuacja jest niedopuszczalna. Na zadane pytanie zeznaję: o ile dobrze pamiętam w 2004 roku przechodziłem takie ćwiczenie jako szkolony technik pokładowy na Jak-40, tzn. ćwiczenie polegające na wyłączeniu jednego silnika w trakcie lotu. Był to lot szkolny. W późniejszym czasie nie wyłączano już



72489

silnika, tylko go zdławiano do obrotów mały gaz. Nigdy jednak takiego ćwiczenia nie wykonywano w trakcie lotów z pasażerami. -----

Na zadane pytanie zeznaje: pamiętam swoje zeznania z dnia 23 czerwca 2010 roku. W trakcie tych zeznań, pamiętam, iż podałem, że słyszałem jak kontroler na lotnisku Smoleńsk „Siewiernyj” w dniu 10 kwietnia 2010 r. przekazał zarówno Ił – 76, Tu-154M, komendę „odejście na drugi krąg nie mniej niż 50 metrów”. Jestem tego pewny. W tym miejscu świadkowi okazano protokół przesłuchania świadka Remigiusza Musia z dnia 23 czerwca 2010 r. k 5625-5628, na co świadek zeznaje:

Zapoznałem się z okazanymi mi zeznaniami. Są to moje zeznania, tak zeznałem i w pełni je podtrzymuję. Jestem pewny, iż słyszałem te komendy podawane przez kontrolera z lotniska Smoleńsk „Siewiernyj” w dniu 10 kwietnia 2010 r. zarówno w odniesieniu do samolotu Ił – 76, a później Tu-154M. W tym miejscu świadkowi okazano karty od 63 do 155 opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. Jana Sehna w Krakowie wykonanej na potrzeby niniejszego śledztwa, na co świadek oświadcza: w okazanych mi stenogramach nie znalazłem komendy kontrolera „odejście na drugi krąg nie mniej niż 50 metrów”. Na karcie 139 opinii widnieje w stenogramie komenda „A polski sto jeden, i od stu metrów bądź gotowy do odejścia na drugi krąg.” Korespondencję prowadzoną pomiędzy kontrolerem z wieży w Smoleńsku a samolotem Tu-154M słyszałem tylko raz w tym dniu, to znaczy w dniu 10 kwietnia 2010 r. Ja wtedy zrozumiałem, iż kontroler mówił o 50 m. Nigdy tego później nie weryfikowałem w żaden sposób i dopiero dzisiaj po zapoznaniu się z okazanym mi stenogramie stwierdzić mogę, iż mowa jest o 100 metrach. Mogę to wytłumaczyć tylko w ten sposób, iż słuchając w dniu 10 kwietnia 2010 r. korespondencji pomiędzy kontrolerem a Tu-154m zrozumiałem 50 metrów i stąd też takie moje zeznania w dniu 23 czerwca 2010 r. Chciałbym w tym miejscu dodać, iż podobna sytuacja mogła mieć miejsce odnośnie samolotu Ił- 76. W dalszej kolejności świadkowi odtworzono zapis kanału 1 z MARS BM z samolotu Tu-154M. Po wysłuchaniu zapisu, świadek oświadcza: słyszę 100 metrów a nie 50 metrów. Jestem pewny tej wysokości 100 metrów. Wytłumaczyłem to już powyżej. Nie mam nic więcej do dodania w tej kwestii. -----

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

72482

Na tym protokół przesłuchania świadka zakończono i po osobistym odczytaniu, jako zgodny z treścią złożonych zeznań podpisano.

Protokół czytałem osobiście i jest zgodny z moimi zeznaniami

.....
(podpisy osób biorących udział w czynności)

.....
(podpis protokolanta)

.....
(podpis świadka)

.....
(podpis przesłuchującego)