



Ministerstwo  
Obrony Narodowej

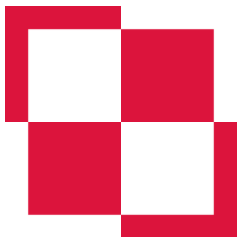
---

**RAPORT**

**z prac**

**Zespołu ds. Oceny Funkcjonowania  
Podkomisji do Ponownego  
Zbadania**

**Wypadku Lotniczego**



# WYDATKI PODKOMISJI

**81,5 miliona złotych**

**47 mln złotych** - zniszczony Tu-154M nr 102,

**34,5 mln złotych** - w tym:

**ok. 1 mln złotych** za ochronę Antoniego Macierewicza,

**ok. 17 mln złotych** - ekspertyzy,

**ok. 12,5 mln złotych** - wydatki osobowe Podkomisji.

**Po podjęciu Uchwały nr 1/2021 z dnia 10.08.2021 i  
opublikowaniu Raportu Technicznego wydatkowano**

**4,8 milionów złotych**

**Zgodnie z par. 22 ust. 3 Rozporządzenia MON z dnia 14.06.2012 w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego „Uchwała w formie pisemnej z podpisami wszystkich członków Komisji Lotnictwa Państwowego uczestniczących w posiedzeniu, w trakcie którego odbyło się głosowanie, kończy badanie wypadku lub incydentu lotniczego i jest ostateczna”.**

# WYNAGRODZENIA CZŁONKÓW PODKOMISJI

Nazwisko i imię	Całkowity koszt zatrudnienia	Okres współpracy
ZIEMSKI Tomasz	890 727, 56 zł	1.09.2016 – 15.12.2023
WIĘCKOWSKI Janusz	846 266, 50 zł	7.03.2016 – 15.12.2023
BUJNOWSKI Janusz	787 600, 50 zł	7.03.2016 – 15.12.2023
NOWACZYK Kazimierz	753 616, 80 zł	1.01.2019 – 15.12.2023
DĄBROWSKI Marek	592 545, 81 zł	
BINIENDA Wiesław	550 576, 28 zł	
CHRZANOWSKI Wiesław	494 636, 56 zł	
BERCZYŃSKI Wacław	202 968, 78 zł	
CIERNIAK Szczepan	191 369, 53 zł	

# UMOWY EKSPERCKIE

**Ewald GRYGLEWICZ** zawarł dwie umowy eksperckie związane z „analizą deszyfracji kopii parametrów lotu (...)”.

Umiejętności nabył, jak sam stwierdził:

„**współpracując z innymi blogerami i wymieniając z nimi doświadczenia...**”,

co zostało potwierdzone przez Prokuratora Krajowego Zespołu Śledczego Nr 1 w postanowieniu o umorzeniu śledztwa.

# ZNISZCZONE DOWODY

**„Informacja, o której mówi pan, nie ma nic z prawdy. Nie zostały zniszczone żadne dokumenty, nie zostały zniszczone żadne materiały dowodowe.**

**One zostały przekazane do firmy amerykańskiej...”.**



*22.02.2024 rok, Sejm RP*



# ZAGUBIONE DOWODY

2023

000538

Warszawa, dnia 06 grudnia 2023 r.

01-445 Warszawa  
ul. Kołsta 13  
RPU/171823/2023 P  
(kancelaria ul. Puławska 4a, 00-909)  
Data: 2023-12-07

Prokurator Generalny  
Zespół Śledczy nr 1  
Prokuratury Krajowej  
Pan Krzysztof Urbaniak

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ  
WYDZIAŁ KANCELARIJI PRAWNYCH  
Nr 72/183/P  
06.12.2023  
ul. Postępu 3  
02-676 Warszawa

W odpowiedzi na Pana pisma oraz pismo Pana Ministra Dariusza Barskiego Pierwszego Zastępcy Prokuratora Generalnego, Prokuratora Krajowego uprzejmie informuję, że systematycznie przekazujemy uzyskane przez Podkomisję materiały dowodowe oraz ekspertyzy etc. wykorzystane w opracowaniu Raportu Podkomisji z dnia 10.08.2021 r., opublikowanego 11.04.2022 r., zgodnie ze stanowiskiem Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu

W odniesieniu do kwestii dotyczącej zwrotu szczególnych materiałów dowodowych udostępnionych przez Prokuraturę, informuję, że jako Przewodniczący nie przyjmowałem ich od Prokuratury, gdyż nie byłem wówczas członkiem Podkomisji ani nie pełniłem funkcji Przewodniczącego Podkomisji, zatem żądanie zwrotu tych materiałów wiąże się z koniecznością ustalenia miejsca ich przechowywania. W siedzibie Podkomisji została zlokalizowana mniejszość tych materiałów dowodowych (5 sztuk z 23 wskazanych przez Prokuraturę). W związku z powyższym 9 marca 2023 r. w moim imieniu sekretarz Podkomisji p. Marta Palonek zwróciła się do członków Podkomisji o zwrot wszystkich materiałów, które mogłyby być w ich dyspozycji. Jednocześnie podkreślam, że jako Przewodniczący Podkomisji

000539

nie wyrażałem zgody na wynoszenie jakichkolwiek materiałów, z siedziby Podkomisji. W odpowiedzi na moje pytanie większość członków Podkomisji poinformowała, że żadne materiały nie były przez nich wynoszone poza siedzibę Podkomisji. Jedynie Pan Glen Jorgensen do dziś nie odpowiedział w tej sprawie.

Nie wykluczam, że brak reakcji Pana Glena Jorgensena może wynikać z faktu, że w rzeczywistości jest on w posiadaniu materiałów dowodowych. Przesłanką jest fakt, że były członek Podkomisji Pan Glen Jorgensen bez mojej zgody, a wręcz przy moim sprzeciwie naruszył zasady postępowania z materiałem dowodowym w postaci 3 foteli oraz fragmentów materiałów fizycznych Tu-154 nr 102.

Fotele zostały ostatecznie odesłane w 2022 r. do prof. Wiesława Biniendy. Inaczej ma się sprawa pozostałych elementów fragmentów samolotu wyniesionych poza miejsce jego stacjonowania. Te materiały dowodowe bezprawnie przejęte przez Pana Glena Jorgensena do dzisiaj nie zostały przez niego zwrócone (zdjęcia fragmentów oraz zdjęcie skrzyni zawierającej fragmenty i wysłanej do NIAR p. Jorgensen przekazał dopiero w marcu 2019 r. Zdjęcia te zostały przekazane przez Podkomisję MON dla Prokuratury).

Tak więc, z dokumentacji posiadanej przez Podkomisję wynika, że materiały te (fragmenty samolotu Tu-154 nr 102, a także prawdopodobnie 18 fragmentów Tu-154M nr 101 przekazanych przez Prokuraturę) zostały przez pana Glena Jorgensena bezprawnie wysłane, bez zgody Ministra Obrony Narodowej oraz Przewodniczącego Podkomisji do National Institute for Aviation Research (NIAR). W celu ustalenia miejsca znajdowania się przedmiotowych fragmentów zostały podjęte starania o ich odzyskanie.

Między innymi zostało wysłane pismo do Przedstawiciela NIAR-u dr. Gerardo Olivaresa z NIAR, który w odpowiedzi na moje pismo stwierdził, że nie dysponuje żadnymi z tych przedmiotów. Mimo usilnych starań do tej pory Podkomisji nie udało się odzyskać fragmentów samolotu Tu-154 nr 102 ani 18 fragmentów Tu 154 nr 101.

Nie ma wątpliwości, że działanie Pana Glena Jorgensena stanowiło pogwałcenie zasad dysponowania dowodami zgromadzonymi przez organ badania zdarzeń lotniczych sformułowanych w art. 17 i 140 ustawy Prawo Lotnicze (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2110) oraz w Rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (t. j. Dz. U. z 2017 poz. 717 ze zm.) zwanym dalej Rozporządzeniem, a także naruszenie przepisów dotyczących postępowania z materiałem dowodowym śledztwa.

00054

Moje uprawnienia do żądania określonych zachowań członków, w tym zwrotu bezprawnie zabranych przedmiotów są limitowane przepisami Rozporządzenia. W tej sytuacji nie pozostaje mi nic innego jak uznanie, że Prokuratura powinna podjąć stosowne postępowanie wobec pana Glena Jorgensena w tej sprawie. Jednocześnie pragnę podkreślić, że na bieżąco o sytuacji informowana była Służba Kontrwywiadu Wojskowego.

W załączeniu przekazuję kopię wezwań o zwrot materiału dowodowego, wystosowanych do byłego członka komisji Pana Glena Jorgensena. Równocześnie informuję, że 5 fragmentów jakie znajdowały się w dyspozycji Podkomisji spośród 23, o których odzyskanie zabiega Prokuratura, zostało odesłanych pismem z dnia 6 12 2023 r.

PRZEWODNICZĄCY PODKOMISJI  
Antoni MACIEREWICZ

Załączniki: 2; 1 – kartonikowe pudełko, 2 – czarna teczka w kopercie (18 Nr.) - tytuł adresat

do wiadomości:

1. Pana Marcin WARCHOŁ Minister Sprawiedliwości
2. Pan Mariusz BŁASZCZAK Minister Obrony Narodowej.....al. Niepodległości 218, 00-911 Warszawa;
3. Pan Dariusz BARSKI I Zastępca Prokuratora Generalnego, Prokurator Krajowy ul. Postępu 3, 02-676 Warszawa

wyk. (T006)  
data: 06.12.2023 r.



# ZAGUBIONE DOWODY

27 lutego 2023 roku Prokurator Generalny  
do Antoniego Macierewicza

„(...) ponownie zwracam się o spowodowanie przekazania Zespołowi Śledczemu nr 1 Prokuratury Krajowej materiałów wymienionych na załączonej liście. (...) Takie działanie stanowi utrudnianie śledztwa...”

  
RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PROKURATURA KRAJOWA  
ZASTĘPCA  
PROKURATORA GENERALNEGO

PK III 1 Ds 1.2016

Warszawa, dnia 27 lutego 2023 roku

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ	
WYDZIAŁ KANCELARII GŁAWNYCH	
Nr 0...	MAR 2023
Wpłynęło	Stron 14
Zal. XXIV	XXIV

Pan  
Antoni Macierewicz  
Przewodniczący Podkomisji  
do Ponownego Zbadania  
Wypadku Lotniczego  
do wiadomości:  
Pan  
Mariusz Błaszczak  
Minister Obrony Narodowej

*Szanowny Panie Ministrze,*

W związku z nieuzyskaniem odpowiedzi na pismo z dnia 16 listopada 2022 roku, a także brakiem realizacji deklaracji Pana Przewodniczącego z dnia 11 października 2022 roku co do zwrotu dowodów rzeczowych udostępnionych Podkomisji, działając na podstawie art. 15 § 2 K.p.k., ponownie zwracam się o spowodowanie przekazania Zespołowi Śledczemu Nr I Prokuratury Krajowej materiałów wymienionych na załączonej liście.

Wskazane materiały nie zostały dotychczas udostępnione Prokuraturze pomimo prawomocnych postanowień sądu z dnia 27 maja 2021 roku i 22 czerwca 2022 roku oraz kilkunastu pism kierowanych do Pana Przewodniczącego, w ciągu ostatnich dwóch lat. Takie działanie stanowi utrudnianie śledztwa PK III 1 Ds 1.2016 i stanowi odmowę realizacji prawomocnych orzeczeń Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu, które zostały wydane na podstawie art. 134 ust. 1 a i ust. 1 c ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jednolity – Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 z późn. zmian.)

W przypadku nieprzekazania żądanych materiałów Prokuratura, jako organ stojący na straży praworządności, będzie zmuszona do podjęcia działań zgodnych z przepisami kodeksu postępowania karnego, w tym wydania postanowienia o żądaniu wydania rzeczy, które będą zmierzały do wyegzekwowania prawomocnych postanowień sądu.

# ZAGUBIONE DOWODY

„Z tego co wiem, to o fotelach rozmawiał ostatnio Janusz z p. Wiesławem i wychodziło, że fotele leżą gdzieś u Biniendy”.

„Sprawa jest bardzo poważna, gdyż ten materiał pochodził z prokuratury...”

**Od:** Sekretariat Podkomisji  
**Wysłano:** wtorek, 2 lutego 2021 12:40  
**Do:** ██████████; Śliwoska Aleksandra; Sekretariat Podkomisji; Palonek Marta  
**Temat:** RE: ODP: Your FEDEX Shipment: 783173428270

Z tego co wiem to o fotelach rozmawiał ostatnio Janusz z p. Wiesławem i wychodziło, że fotele leżą gdzieś u Biniendy.

**Od:** Marta Palonek <██████████>  
**Date:** pt., 10 mar 2023, 19:15  
**Subject:** Prośba do NIAR  
**To:** Wieslaw K Binienda <██████████>

Szanowny Panie Profesorze,

Na polecenie Przewodniczącego kieruję do Pana prośbę o zwrócenie się do NIAR zwrot wszelkich elementów samolotu.

Być może ktoś wysłał na jakimś etapie, a oni mogą nie mieć świadomości, że to są materiały dowodowe ze 101.

Sprawa jest bardzo poważna, gdyż ten materiał pochodził z prokuratury. Musimy go zwrócić. Przy czym w korespondencji z NIAR proszę nie wskazywać im, że to materiał z prokuratury, gdyż nie chcemy, aby ta sprawa gdziekolwiek medialnie zaistniała.

Natomiast nie jest wykluczone, że ktoś mógł wysłać do NIAR w dobrej wierze, jeszcze w 2018 r. gdyż te fragmenty posegregowane i opisane były jeszcze na Klonowej, a przy przeprowadzce na Kolską już ich nie było.

We transfer prześlę Panu zdjęcia tych elementów, byc może NIAR będzie łatwiej ewentualnie zlokalizować te fragmenty.

Pan Przewodniczący ma również do Pana dzwonić w tej sprawie.

# MELDUNKI DO MINISTRA BŁASZCZAKA

**TAJNE**

SZEF  
SŁUŻBY KONTRYWIADU WOJSKOWEGO  
Z II-0-1522/2020/III/264  
11-02-2020

*zawst*  
*zaprozowałm się*  
*MB*

SLUŻBA KONTRYWIADU WOJSKOWEGO  
ZARZĄD II  
Nr 211-0-244/1020  
Wypłynęło 15.05.20  
Zł. At/Sz.

*Szum*

dotyczy: Podkomisji do Ponownego

**TAJNE** Egz. pojedynczy

SZEF  
SŁUŻBY KONTRYWIADU WOJSKOWEGO  
SKW-0-113836-22-1

Warszawa, 2.1. KWI. 2022 r.

*p. inż. M. Mielęta*  
*pr o medykament*  
*pisemne p. Mielęta*  
*zarchiwizacji kempitem*

Ze względu na wrażliwość informacji, które zawarte są w niniejszym opracowaniu proszę o jego zwrot po zapoznaniu się.

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**  
Pan Mariusz BŁASZCZAK

2022-05-02 MB  
*Szum* *Paweł*

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ  
DEPARTAMENT SŁUŻBY INFORMACJI I KONTAKTÓW  
KANCELARIA TAJNA NR 5  
Nr 0-221/BK/2022  
wypłynęło 26.04.2022

**POUJENIE**

SZEF  
SŁUŻBY KONTRYWIADU WOJSKOWEGO  
SKW-PF.253343-20-1

*zaprozowałm się*  
*MB*

SLUŻBA KONTRYWIADU WOJSKOWEGO  
ZARZĄD II  
Nr 211-0-244/1020  
Wypłynęło 15.05.20  
Zł. At/Sz.

*Szum* *P.*

dotyczy: Podkomisji do Ponownego

**TAJNE**

SZEF  
SŁUŻBY KONTRYWIADU WOJSKOWEGO  
SKW-0-68578-22-1

2023-03-27

*zaprozowałm się*  
*MB*

Ze względu na wrażliwość informacji, które zawarte są w niniejszym opracowaniu proszę o jego zwrot po zapoznaniu się.

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**  
Pan Mariusz BŁASZCZAK

*Szum* *Paweł* *Mielęta*

dotyczy: Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego.

# MELDUNKI DO MINISTRA BŁASZCZAKA

Zgodnie z § 1 pkt. 3 decyzji nr 50/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 marca 2016 r. zmieniającej decyzję w sprawie Powołania Podkomisji Do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego, prace Podkomisji objęte zostały ochroną kontrwywiadowczą przez Służbę Kontrwywiadu Wojskowego.

Uzyskiwane informacje wskazujące na nieprawidłowości mogące mieć wpływ na funkcjonowanie Podkomisji były przesyłane do ówczesnego Ministra Obrony Narodowej Mariusza BŁASZCZAKA. Łącznie przesłano 11 meldunków, w których przekazano następujące informacje:



# CZEGO DOTYCZYŁY TE INFORMACJE?

- Obszarów zagrożeń dla funkcjonowania Podkomisji, w tym współpracy z obcokrajowcami oraz podmiotami zagranicznymi, podziałów wewnętrznych i konfliktów interpersonalnych, zagrożeń związanych z bezpieczeństwem teleinformatycznym;
- Ustaleń dotyczących cudzoziemca, który nawiązał kontakt z Przewodniczącym Podkomisji, genezy nawiązania współpracy ekspertów zagranicznych z Podkomisją oraz konfliktu Przewodniczącego z ekspertami dotyczącego przygotowanych ekspertyz;
- Ustaleń nt. prób docierania rozpoznawanego przez SKW cudzoziemca do polityków RP;
- Informacji dotyczących współpracy Podkomisji z Prokuraturą Krajową;
- Ustaleń dotyczących problemów Podkomisji we współpracy z NIAR;
- Informacji dotyczących eksperymentów wybuchowych.

# MELDUNKI DO PREMIERA JAROSŁAWA KACZYŃSKIEGO

SKW-U-11.0006.-22-1

p. inż. M. Mielęta  
pr o medskewenie  
pismo p. Premiera  
Jarosława Kaczyńskiego

2022-05-02 KRS

SZEF  
SLUŻBY KONTRWYWIADU WOJSKOWEGO

Ze względu na wrażliwość informacji, które zawarte są w niniejszym opracowaniu, proszę o jego zwrot po zapoznaniu się.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ  
Pan Mariusz BŁASZCZAK

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ  
DEPARTAMENT OCHRONY INFORMACJI I KONTAKTÓW  
KANCELARIA TAJNA NR 5  
Nr. 0-231/B.Men/2022  
26.04.2022

dotyczy: Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

TAJNE

SZEF  
SLUŻBY KONTRWYWIADU WOJSKOWEGO

Warszawa, 13.05.2022 r.

SKW-0-100695.-22-1  
SKW-0-210835-22-1

Ze względu na wrażliwość informacji, które zawarte są w niniejszym opracowaniu, proszę o jego zwrot po zapoznaniu się.

WICEPREZES  
RADY MINISTRÓW  
Pan Jarosław KACZYŃSKI

KANCELARIA  
PREZESA RADY MINISTRÓW  
Kancelaria Tajna

Nr. 0-2604/2022  
Wpłynęło dn. 19.05.2022

Załączników: 3  
Str. dok. z zał. 3

dotyczy: Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego.

0-360/507/24  
2024-10-22







# CZY ANTONI MACIEREWICZ ZNAŁ PRAWDĘ?

## Ch. Magnusson- wnioski:

Dokument odnaleziony  
w materialeach do komisji

To further assure the integrity of the recording the time of a number of radio transmissions registered in the ATM Quick Access data recorder and time and warnings in the TAWS (Terrain Awareness Warning System) were compared. The conclusion is that there was complete conformity between these different data sources, proving with a high degree of certainty that no tampering with the CVR, ATM and TAWS recordings was performed. Finally, all ATC (Air Traffic Control) recordings were checked and the Smolensk Tower recording of radio traffic was compared with the CVR recordings. Also, in this analysis complete accordance with the CVR recording was found. It is therefore Magnic's belief that the CVR recording offers a true and correct picture of the sequence of events.

Wniosek jest taki, że tak pełna zgodność między tymi różnymi źródłami danych udowadniająca wysoki stopień pewności, że nie dokonano ingerencji w nagrania CVR ATM i TAWS. Na koniec sprawdzono wszystkie nagrania ATC (kontroli ruchu lotniczego) i wież smoleńskiej rejestrację ruchu radiowego porównano z nagraniami CVR. Również w tej analizie znaleziono pełną zgodność z zapisem CVR. Dlatego Magnic jest przekonany, że nagranie CVR jest prawdziwe i poprawne obraz sekwencji zdarzeń.

All data from the FMS/TAWS system seems to conform to the Accident Scenario given by MAK and Miller reports. The final radio height from TAWS Record 38 at 08:41:02 is 13 m over terrain (see table 10). The GPS-based MSL altitudes corrected for Geoid error and terrain elevation is 14 m for TAWS 38. The record from when the FMS working indicates QFE barometric altitude ca. 14 m. The ATM radio height 08:40:08-41:00 when the Bodin tree collision occurred with a high degree of certainty, is 14 meters which conforms with the measured height to the birch impact marks ca. 5 meters above ground (MAK p104). Considering that the error in time may be up to at least 1 second and since the altitudes are GPS based and thus may have an error of several tens of meters, the comparison with the Bodin birch collision both in height and time com-

many (unknown) factors that may affect data. And in this case we have several professional accident investigators who all agree on the wing being cut off by the Bodin birch. Według Magnic, kolizja brzozy Bodina miała miejsce między 06: 40: 56.84 a 06: 40: 57.84 czasu UTC. I używając różnicy czasu dr. Nowaczyka między TAWS a Czas ATM 2,0-2,75 sekundy, kolizja drzewa miałyby miejsce 08: 40: 58.84 i 06: 41: 00.59 czasu ATM. To dobrze zgadza się z moją oceną 08: 40: 59-08: 41: 00 w moim raporcie analizy rejestratora danych lotu (ostatnia strona). Na koniec chcę podkreślić, że niechętnie używam liczb dziesiętnych. Może dać fałsz wrażenie dokładności, które jest często gorsze niż oczekiwano z powodu wielu (nieznanych) czynników, które mogą mieć wpływ na dane. A w tym przypadku mamy kilka wypadków zawodowych śledczy, którzy wszyscy zgadzają się co do odcięcia skrzydła przez brzozę Bodina./

## Ch. Protheroe - wnioski: DOWODY SĄ PRAWDZIWE (9), PRZYCZYNA BRZOZA (1)

Raport N 9394/B, 03.01.2020 r., conclusions:

- Proximate cause of the crash
1. The proximate cause of the crash was the heavy collision with the Bodin birch, severing left outer wing and initiating a roll to left that the crew were unable to control, causing aircraft to crash catastrophically into the ground, semi-inverted, some 350m beyond birch tree collision point, with the loss of all persons on board
  2. In my opinion the aerodynamic effects of the loss of outer wing combined with the sections of flaps and slats damage to flying control systems would have rendered aircraft uncontrollable for all practical purposes, especially having regard to the height above ground and the likely psychological and physical impact of the event on the flight crew.
  3. In my opinion the crash was not survivable.
  4. Based on those photographs of the main crash site I have studied to date (not exhaustive review), the extent and character of the structural break-up with the impact attitude and trajectory, of the aircraft at impact, and (in particular) the relatively soft condition of the ground at the impact point.
  5. None of the photographs pertaining to the outer left wing or related areas studied to date exhibit features indicative of exposure to high explosive blast.
  6. Viewed in a wider context, this crash was caused first and foremost by the shortcomings, in that the flight crew:

## G.Lilija - wnioski: BRZOZA

The energy approach to the problem as made in the mentioned report is sound in its merits and applications. This writer is not arguing against the Smolensk case at this stage is that if a light weight aircraft was involved something that a very strong, ductile and heavy piece of wood it is not the issue, even if we must admit that the aircraft involved in the Smolensk case that the birch has been cut through. Given this writer's experience of this type of wood it is not surprising that carving must have been very demanding on the wing and it is not surprising that pieces until the trunk was thin enough to break. Within that case could be added to this discussion.

Podejście energetyczne do problemu przedstawione w raporcie ma sens i zastosowanie. Nie jestem przeciwny temu, że przy smoleńskiej sprawie smoleńskiej na tym etapie jest takie, że nie ma problemu z energią, nawet jeśli materiał byłby wyraźnie inny. Widzimy na zdjęciach uszkodzenia, zanim pękła. W tym kontekście, ten rodzaj drewna jest wymagający dla Skrzydła i oderwane,

zbadane szczegółowo, ale przede wszystkim w celu ustalenia kontekstu w niniejszym raporcie, oraz jako część dalszych badań w celu ustalenia powietrznego i toru lotu. To nie było 13 możliwe, w ramach ogólnego zamówienia, szczegółowe zbadanie wszystkich dostępnych dowodów statku powietrznego. Przebadano jednak znaczną ilość odpowiedzi ma dowodów wskazujących na to znaleziono materiały wybuchowe prawdopodobieństwo, że istnieją jakiegokolwiek dowody wpływające na resztę samolotu są niewielkie, ale nie można ich zignorować. dalszych kroków szczegółowe dochodzenie i badanie, w tym: gęstość rozpad sekwencji; w pełni kompleksowe badanie wszystkich fotografii.

350  
000022

wystarczająco cienki, by się złamać. WEE, Chris, a draft interim report - December 2019; wnioski: temat końcówki skrzydła zagubionej w zderzeniu z ziemią. Uwagi w tej sprawie można by dodać do tej dyskusji

## E.Taylor - The Tu154M crash on 10 April 2010; a draft interim report - December 2019; wnioski:

Whether or not there was an explosion in the wing and for what reason, there had been an explosion in the centre fuselage remains an issue. one which also needs to be addressed very carefully. That very much greater extent than in any other low speed approach accident. Although the aircraft was inverted on ground impact, an unusual feature in first sight the decelerations experienced by major structure, passenger seat should still have been within design limits.

Niezależnie od tego, czy doszło do eksplozji w skrzydle i z jakiego powodu, kwestia, taki, którym również należy się bardzo poważnie zająć. że kadłub rozpadł się znacznie większym stopniu niż w jakimkolwiek innym wypadku przy podobnej prędkości, o którym jestem świadomy (po przeprowadzeniu kilku podejściu takich wypadków w Cranfield i zgłoszeniu się głównie do konferencji AGARD na temat bezpieczeństwa pożarowego statków powietrznych w latach 70. Lata 80-te), trzeba wyjaśnić. Chociaż samolot został odwrócony w wyniku zderzenia z ziemią, to jest niezwykle cechą w tego typu wypadkach, na pierwszy rzut oka opóźnienia występujące w granicach konstrukcji, siedzeniach pasażerów i pasażerach powinny nadal mieścić się w granicach projektowych.

Again, other EE members may already have views on the conduct of the whole flight, including all exchanges on the flight deck and with Smolensk ATC.

At some stage I feel that I must also return to question the claims that

- a) there was no transport waiting at the airport to meet the aircraft.
- b) the airport fire service had been stood down.
- c) there were many emergency services waiting at the airport.

identification badges removed

# **PRACE BADAWCZE EKSPERTÓW EUROPEJSKICH**

- 1. NIAR – National Institute for Aviation Research**
- 2. Ekspertyzy wykonane przez Arnolda Franka Taylora**
- 3. Ekspertyza wykonana przez Görana Lilja**
- 4. Ekspertyza wykonana przez Christophera Protheroe**
- 5. Ekspertyza wykonana przez Christera Magnussona**
- 6. Ekspertyza wykonana przez Gregory Szuladzińskiego**

**Koszt powyższych ekspertyz – około  
14 milionów złotych**



# NIE BYŁO UDERZENIA W BRZOZĘ?



*11.04.2022 rok – Prezentacja Raportu Podkomisji*

# NIAR - wnioski

1. **Przyczyną katastrofy było UDERZENIE SKRZYDŁA W DRZEWO**

2. **Raport NIAR NIE WSKAZUJE na eksplozję na pokładzie jako przyczynę katastrofy. Rekonstrukcja zderzenia z brzozą pokazała, że dwa dźwigary skrzydła ulegają zniszczeniu, a trzeci uszkodzeniu, zaś brzoza zostaje złamana.**



National Institute for Aviation Research (*Krajowy Instytut  
Badań Lotniczych*)  
1845 Fairmount  
Wichita, Kansas 67260-0093  
800.642.7078 • <http://www.niar.wichita.edu/>

Nr dokumentu POL-005  
Wersja IR  
Data 18-12-2020  
Strona 66 z 223

Slats -22°	Sloty -22°
	Interceptor -13°
	Kłapy -36°
	Lotka -12.6°

Rys. 3.10 Konfiguracja analizy zderzenia z drzewem - orientacje powierzchni sterowej

### 3.4 Wyniki analizy zderzenia z brzożą Bodina

W tej części przedstawiono wyniki analizy rekonstrukcji zderzenia z brzożą Bodina oraz porównanie z danymi podanymi w Raporcie MAK [ 1 ] oraz przez Polską Podkomisję [ 4 ].

#### 3.4.1 Analiza kinematyki zderzenia lewego skrzydła z brzożą Bodina.

Podczas zdarzenia polegającego na zderzeniu z brzożą Bodina w lewe skrzydło zaobserwowano następujące zdarzenia (patrz od Rys. 3.11 do Rys. 3.17):

- Od 0 do 10 ms: Początkowy kontakt brzoży Bodina z lewym slotem skrzydła
- Od 10 do 20 ms: Oddziaływanie pomiędzy brzożą Bodina a przednim dźwigarem (Dźwigar Nr 1)
- Od 20 do 26 ms: Przedni dźwigar pęka (Dźwigar Nr 1)
- Od 27 do 30 ms: Interakcja między brzożą Bodina a środkowym dźwigarem (Dźwigar Nr 2)
- Od 30 do 40 ms: środkowy dźwigar (Dźwigar Nr 2) pęka
- Od 40 do 50 ms: brzoza Bodina zaczyna łamać się na wysokości zderzenia (ok.6,66 m)
- Przy 50 ms: brzoza Bodina przewraca się i rozdziela się na dwie części (górną i dolną część, patrz Rys. 3.17)
- Od 50 do 58 ms: Oddziaływanie pomiędzy brzożą Bodina a tylnym dźwigarem (Dźwigar Nr 3)
- Od 58 do 91 ms: Górna część pnia styka się z tylnym dźwigarem (Dźwigar 3), a górna powierzchnia dolnej części pnia styka się z dolnymi powierzchniami skrzydeł i kłap.
- W 91 ms: Dolna część pnia brzoży nie ma już kontaktu z kłapami, natomiast górna część pnia brzoży Bodina zaczyna oddzielać się od tylnego dźwigara (Dźwigar 3)
- Od 91 do 110 ms: Górna część pnia nadal styka się z tylnym dźwigarem (Dźwigar Nr 3)
- Po upływie 110 ms: Górna część pnia oddziela się od tylnego dźwigara (Dźwigar Nr 3),

# NIAR - wnioski

3. „Wbicie drzwi w grunt mogło nastąpić w wyniku uderzenia w nie kadłuba. Do wepchnięcia drzwi w głąb wymagane było średnie obciążenie

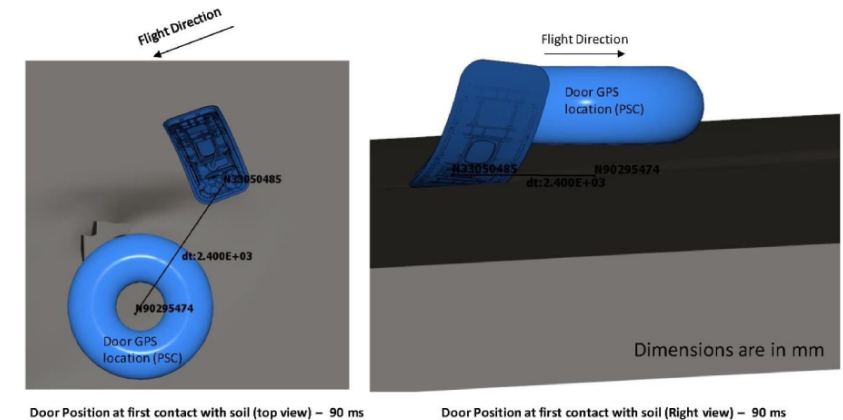
**25 000 funtów (111 205 N).**

Szacowana maksymalna siła pionowa wywierana przez samolot wynosiła

**69 209 funtów (307 870 N)”.**

- Szacunkowa siła ( $F = E/d$ ) - 307,870 N - 69,209 lbs

W oparciu o analizę przeprowadzoną w ramach badania drzwi [ 30 ] i pokazaną na Rys. 4.67, [30], do wciśnięcia drzwi w grunt po przeniknięciu jej warstwy wierzchniej potrzeba było średnio siły 25 000 funtów. Z przeprowadzonej analizy wynika, że szacowana siła wywierana przez samolot wynosi 69 209 lbs, co przekracza wymagane 25 000 lbs. Wskazuje to na możliwość wbicia drzwi w podłoże ze względu na obciążenia bezwładnościowe i elementy wewnętrzne konstrukcji przekazujące duże siły. Do bardziej szczegółowej analizy potrzebny byłby bardzo szczegółowy model gruntu; symulacja pokazuje jednak, że osadzenie drzwi Nr 823 w gruncie jest wykonalne.



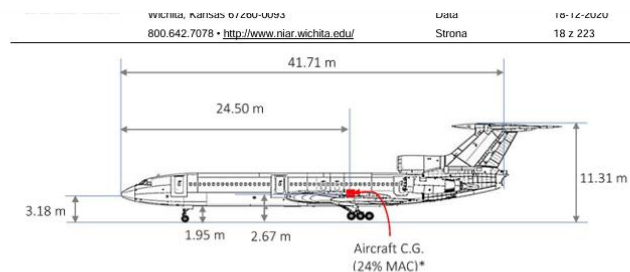
Flight Direction	Kierunek lotu
	Lokalizacja drzwi GPS (Polska Podkomisja)
	Położenie drzwi przy pierwszym kontakcie z podłożem (widok z góry) - 90 ms
	Położenie drzwi przy pierwszym kontakcie z podłożem (widok z prawej strony) - 90 ms
	Wymiary podano w mm

Rys. 4.62 Sekcja 3 (czas symulacji: 90 ms) - Pierwsze uderzenie drzwi 823 a położenie GPS szczątków drzwi



# NIAR - wnioski

„Duże zniszczenia statku powietrznego są następstwem działania sił uderzeniowych podczas zderzenia z przeszkodami i ziemią. (...) statek powietrzny rozpadł się na wiele części w wyniku zderzenia z drzewami i z ziemią”.



Rys. 1.9 Wymiary statku powietrznego Tu-154M - widok z boku

#### 1.4.3 Obrażenia osób

Wszyscy 89 pasażerowie i 7 członków załogi, czyli łącznie 96 osób na pokładzie, zginęli w czasie zderzenia z ziemią i przeszkodami z powodu licznych urazów mechanicznych [1].

#### 1.4.4 Uszkodzenia statku powietrznego

Duże zniszczenia statku powietrznego są następstwem działania sił uderzeniowych podczas zderzenia z przeszkodami i ziemią. Układ uszkodzonych części, pokazany na Rys. 1.10, ujawnia, że statek powietrzny rozpadł się na wiele części w wyniku zderzenia z drzewami i z ziemią.

Tłumacz przysięgły języka angielskiego TP/75/15  
mgr Paweł Kozłowski

TLUMACZENIE POŚWIADCZONE Z JĘZYKA ANGIELSKIEGO

[Uwagi tłumacza: niniejsze tłumaczenie zostało wykonane na podstawie przedstawionego oryginalnego dokumentu. Uwagi tłumacza zapisano kursywą.]  
[Opis dokumentu: Streszczenie Raportu Końcowego: Rekonstrukcja wypadku statku powietrznego TU154M, o numerze bocznym 101]

Raport Nr POL-005

**Streszczenie Raportu  
Końcowego:  
Rekonstrukcja wypadku  
statku powietrznego  
TU154M, o numerze  
bocznym 101**

18-12-2020

Opracował:

Dr Gerardo Olivares

NIAR AVET Laboratories

**NIAR**  
RESEARCH / DESIGN / TESTING / CERTIFICATION

National Institute for Aviation Research (Krajowy Instytut Badań Lotniczych)  
1845 Fairmount • Wichita, Kansas 67260-0093  
800.642.7078 • <http://www.niar.wichita.edu/>

# **FRANK TAYLOR - wnioski**

## **Wnioski – 2019 rok**

- 1. Możliwe było uderzenie skrzydła w brzozę.**
- 2. Upozorowanie miejsca katastrofy było niemożliwe.**

# FRANK TAYLOR - wnioski

**Antoni Macierewicz  
prosi o potwierdzenie  
zgody Franka Taylora  
na zamieszczenie  
opracowanego przez  
niego materiału w  
Raporcie Końcowym  
Podkomisji.**

**Sent:** Thursday, March 17, 2022 at 2:45 PM  
**From:** "Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego" <[REDACTED]>  
**To:** "afranktaylor" <[REDACTED]> <afranktaylor@[REDACTED]>  
**Cc:** "Antoni Macierewicz" <[REDACTED]>  
**Subject:** request for permission

Dear Taylor,

in connection with the preparation of the publication of the Final Report on the causes of the Smolensk air crash, the Subcommittee would like to include your speech at the Subcommittee meeting on January 10, 2018, the content of which is available at the link ( <https://we.tl/t-1ZZzu7Ry94> ).

This material was, with your consent, published in the Technical Report and referred to in media reports. To date, it has not met with a substantially critical reaction from an aviation expert.

Therefore, I kindly ask you to confirm your consent to include this material in the Subcommittee Report.

Best regards

Antoni Macierewicz

Chairman of the Subcommittee

# FRANK TAYLOR - wnioski

„W związku z tym ufam, że zrozumiecie, że NIE wyrażam zgody na zamieszczenie tej wypowiedzi, chyba że możecie zagwarantować, że mój powyższy raport również zostanie tam uwzględniony. Ponadto, ponieważ moje wystąpienie z 2018 r. nie odzwierciedla mojej późniejszej opinii, opartej na dalszym badaniu znacznie większej liczby dowodów, wolałbym, aby nie zostało ono uwzględnione, niezależnie od tego, co proponujecie”.

## Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego

Od: Frank Taylor <afranktaylor@...>  
Wysłano: czwartek, 17 marca 2022 17:42  
Do: Podkomisja do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego  
Temat: Re: request for permission  
Załączniki: 191224 draft interim report.docx

Dear Antoni

In that link I expressed my views at the time and as based on the very convincing evidence that I had just been shown. That is a matter of history. However, as you well know, after I had been able to study many more photographs, I found several, not seen by me before, that shed very serious doubt on my earlier opinion. These doubts, along with further information and opinion, were included in my report sent to you in December 2019 and which is attached again now.

Consequently I trust that you will understand that I do NOT give my permission for that speech to be included unless you can guarantee that my above report will also be included. Furthermore, since my 2018 speech does not reflect my later opinion, as based on further study of much more evidence, I would prefer it not to be included at all, whatever else you propose.

All the best - Frank

# **GÖRAN LILJA- wnioski**

- 1. Niemożliwe było zatrzymanie przechylenia po utracie końcówki skrzydła;**
- 2. Trajektoria uwzględniająca uderzenie w brzozę jest wiarygodna;**
- 3. Założenie o eksplozji na większej wysokości jest wątpliwe;**
- 4. Drzwi zostały wbite w ziemię w wyniku uderzenia kadłuba.**

# **CHRISTOPHER PROTHEROE - wnioski**

- 1. Oderwanie końcówki lewego skrzydła nastąpiło wyłącznie w wyniku uszkodzeń mechanicznych spowodowanych uderzeniem w drzewo;**
- 2. Brak możliwości upozorowania miejsca katastrofy;**
- 3. Hipoteza sabotażu wybuchowego/wprowadzenia w błąd jest nie do utrzymania!**
- 4. Końcówka skrzydła nie oddzieliła się w wyniku wybuchu;**
- 5. Uzyskana trajektoria bardzo dobrze pasuje do pozycji początkowych śladów uderzenia w ziemię i położenia kluczowych fragmentów wraku samolotu na początku głównego pola szczątków;**
- 6. Pole szczątków w głównym miejscu katastrofy stanowi przedłużenie korytarza przelotu;**
- 7. Drzwi L2 zostały wbite pionowo w ziemię przez rozpadający się kadłub samolotu.**



# **CHRISTER MAGNUSSON – wnioski**

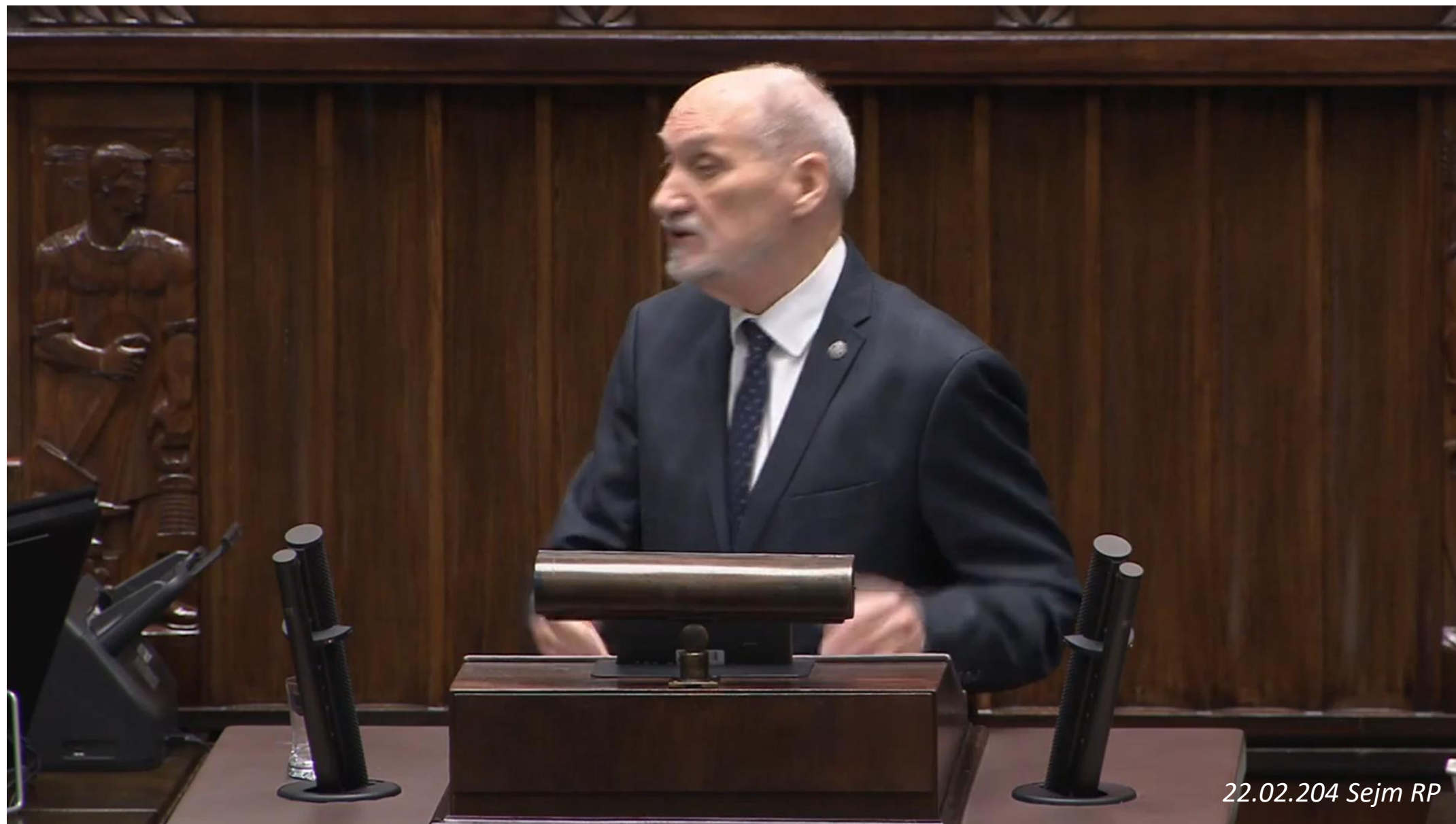
- 1. Zapis CVR przedstawia prawdziwy i poprawny obraz sekwencji zdarzeń i nie został zmanipulowany;**
- 2. Wszystkie dane z systemu FMS/TAWS wydają się być zgodne ze scenariuszem wypadku podanym w raporcie Millera;**
- 3. Wszystkie dane bardzo dobrze zgadzają się z kolizją z brzożą Bodina, zarówno pod względem wysokości, jak i czasu w porównaniu z CVR;**
- 4. Nie ma dowodów na eksplozję na pokładzie samolotu;**
- 5. Przecięcie skrzydła przez brzożę jest bardzo prawdopodobne.**

# **GREGORY SZULADZIŃSKI – „Logika dowodów”**

**W dodatku nr V do raportu 1001 zatytułowanym „Logika dowodów” autor wprost podaje przyjęte przez siebie zasady wnioskowania:**

- nie można udowodnić, że nie było wybuchu,**
- można tylko powiedzieć, że nie znaleziono śladów wybuchu,**
- jest kilka kategorii dowodów na wybuch,**
- jeśli w którejś z nich (jeszcze) dowód się nie znalazł, to o niczym nie świadczy,**
- najważniejszy jest bogaty materiał fotograficzny, filmowy i rzeczowy, który udowadnia, że wybuchy miały miejsce,**
- powyższe wnioskowanie jest wystarczające – inne dowody, które zostaną znalezione i opublikowane później, staną się wówczas kropką nad „i”.**

# CO STWIERDZIŁ NIAR?



22.02.204 Sejm RP

# Porównanie Raportu Podkomisji z Raportem NIAR

## 1. TRAJEKTORIA LOTU

PODKOMISJA	NIAR
<ul style="list-style-type: none"><li>• „Analiza symulacji NIAR trajektorii według Raportu MAK dokonana przez Podkomisję pokazuje jednak, że nawet gdyby samolot lecąc 5 metrów nad ziemią doleciał do miejsca katastrofy, to upadłby w zupełnie innym miejscu, niż zdarzyło się to naprawdę”.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• „W przypadku analizy niskiej trajektorii samolot uderza (z dokładnością do 5 m) we wszystkie punkty orientacyjne, które zostały uznane za uszkodzone na miejscu wypadku na podstawie dostępnych zdjęć”.</li></ul>

# Porównanie Raportu Podkomisji z Raportem NIAR

## 2. ZNISZCZENIE KADŁUBA

PODKOMISJA	NIAR
<ul style="list-style-type: none"><li>• „Decydujący wpływ na stopień zniszczenia kadłuba ma prędkość pionowa podczas upadku, a to przekłada się bezpośrednio na możliwość przeżycia pasażerów pokazanych na rysunku 300 ms”.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• „Ze względu na utratę objętości nadającej się do przeżycia, duże obciążenia opóźniające na podłodze kokpitu i brak dróg wyjścia po zderzeniu, nie było prawdopodobieństwa przeżycia pasażerów”.</li></ul>

# Porównanie Raportu Podkomisji z Raportem NIAR

## 2. ZNISZCZENIE KADŁUBA

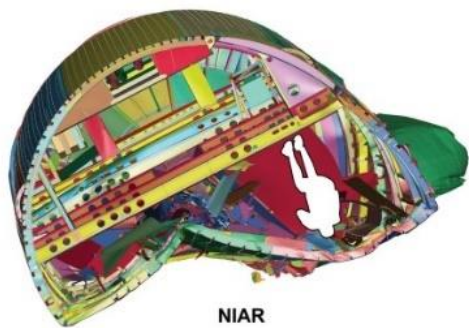
PODKOMISJA (WAT i NIAR)

NIAR

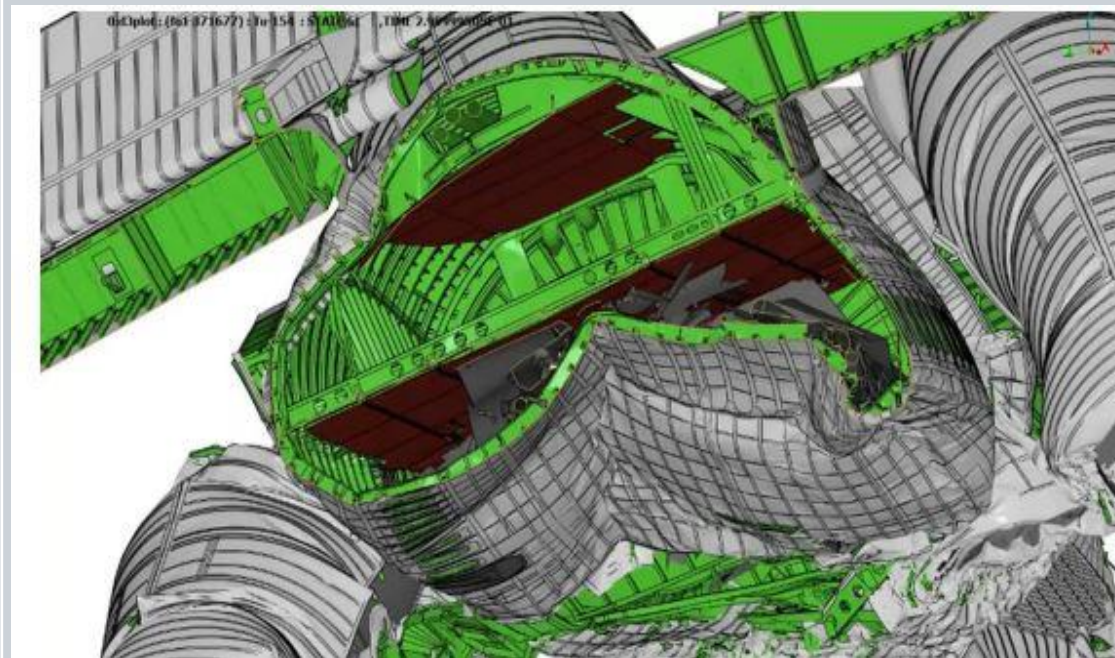
300 ms



WAT



NIAR



Rys. 2.243 Przekrój sekcji 5 kadłuba w 300 ms symulacji WAT (prędkość pionowa -12 m/s)  
i NIAR (prędkość pionowa -18 m/s)



# Porównanie Raportu Podkomisji z Raportem NIAR

## 3. KOŃCÓWKA SKRZYDŁA

PODKOMISJA	NIAR
<ul style="list-style-type: none"><li>• „Oderwana końcówka odejmowalnej części lewego skrzydła posiada widoczne charakterystyczne cechy wybuchu”.</li><li>• Odkształcenia poszycia spodniego w symulacji NIAR.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Brak w Raporcie NIAR wskazań na wybuch.</li><li>• Górna część skrzydła wykazuje zawijanie się poszycia na zewnątrz, co zostało uchwyczone przez model symulacyjny.</li><li>• NIAR zaleca podkomisji szczegółową analizę powierzchni uszkodzeń.</li></ul>

# Porównanie Raportu Podkomisji z Raportem NIAR

## 4. BRZOZA

PODKOMISJA	NIAR
<ul style="list-style-type: none"><li>• „Brzoza zostałaaby przecięta z dużym ubytkiem dynamicznym w miejscu kontaktu. Górna część drzewa zostałaaby przeniesiona kilkanaście metrów do przodu przez skrzydło, a skrzydło nie zostałoby zniszczone”.</li><li>• Analiza symulacji NIAR</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• „W symulacji NIAR zniszczeniu ulega pierwszy i drugi dźwigar skrzydła”.</li><li>• „Odłamany fragment drzewa w momencie zderzenia z ziemią znajduje się bardzo blisko głównego korpusu drzewa”.</li></ul>

# REAKCJA PODKOMISJI NA PRACE EKSPERTÓW

Po przedłożeniu przez PROTHEROE dwóch raportów z pierwszego etapu, Przewodniczący zaproponował inną „główną przyczynę katastrofy” niż ta, o której mowa w raportach.

**Christopher Protheroe:** *„After I had submitted my two Stage 1 reports, the Chairman responded by sending me a paper by one of his Subcommittee members that proposed a different ‘main cause of the disaster’ from that advocated in my reports. He insisted this constituted factual material, i.e. evidence, that I had not previously considered, and said that until ‘I clarified my opinion on this issue’, my analysis did not fulfil the subject of the contract.”*

**Christopher Protheroe:** *„Po tym, jak złożyłem moje dwa raporty z Etapu 1, Przewodniczący odpowiedział wysyłając mi dokument napisany przez jednego z członków jego Podkomisji, w którym zaproponowano inną „główną przyczynę katastrofy” niż ta, która była zalecana w moich raportach. Upierał się, że jest to materiał faktyczny, tj. dowody, których wcześniej nie brałem pod uwagę, i stwierdził, że dopóki „nie wyjaśnię swojego stanowiska w tej kwestii”, moja analiza ‘nie spełnia przedmiotu umowy”.*

# „TO DRZEWO TO JAK WAMPIR”

Binienda, Wiesław K <[REDACTED]>  
To: Antoni Macierewicz <[REDACTED]>

Sat, May 16, 2020 at 9:56 PM

Antoni,  
Wygląda, że **to drzewo to jak wampir. Nie można go zatłuc.**  
Powinnismy przygotować dokument, który jak najpełniej odpowie na ich wątpliwości. Myślę, że warto poczekać na nowy raport NIARu i wówczas wybrać z niego symulacje, dodać prace Tomka i analizę Kazika. Nie wiem czy coś jeszcze. Ja nic im nie wysłałem i wysłać tylko to co przygotowujemy razem jako jeden dokument. Może byłoby dobrze abyś poprosił go o "hard evidence" jaki spowodował zmianę jego opinii.  
Wiesław

**„Antoni, Wygląda, że to drzewo to jak wampir.  
Nie można go zatłuc(...)”**



# WYCIĘCIE FRAGMENTÓW FILMU

Binienda, Wiesław K <[REDACTED]>

Sun, May 17, 2020 at 5:45 PM

To: Antoni Macierewicz <[REDACTED]>

Najważniejsze aby Ewa wycięła fragment Franka. Prawdopodobnie Lasek czeka na nasz krok, od swoich szpiegów wie albo liczy na to, że użyjemy nagranie Franka, a wówczas z wielką pompą pokaże jego zmianę stanowiska i raport Chrisa i całkowicie przykryje nasz przekaz. Używając techniki „Flood the zone with your message”, czyli poprzez wypuszczenie wielu filmów i programów z ich przekazem zaatakują nas i zdominują przekaz. Dlatego oba filmy - nasz film i Ewy film – są bardzo potrzebne i muszą dobrze współdziałać. Muszą być spójne, konkretne i jasne w przekazie dla odbiorcy.

Jeżeli to prawda, że SKW odebrało uprawnienia Glennowi i dlatego mamy utrudnioną dyskusję merytoryczną z Glennem to należy zadać pytanie kto tu pracuje na korzyść Polski. Oni nie tylko, że nie chronią nas od Artymowicza, Lady, Łaska czy Sikorskiego, ale pozwolili aby EE zostali przejęci przez wroga, a może też pozwolili na przejęcie NIAR. Natomiast wyraźnie sprzyjają naszym wewnętrznym rozłamom, a tym samym osłabiają Podkomisję. Mam nadzieję, że Ty też to widzisz i będziesz w stanie swoimi mądrymi, nie emocjonalnymi decyzjami temu przeciwdziałać.

**„Najważniejsze, żeby Ewa wycięła fragment Franka”.**

# Christer MAGNUSSON: „(...) Macierewicz nie zapłaci naszych faktur, jeśli nie zgodzimy się na teorie Podkomisji o materiałach wybuchowych i nie tylko”.

Dear Sir,

A short response to your letter

**Question 1. To what extent are the reports finished?**  
- see attached contract.

**Question 2. When did this work start?**  
- see attached contract.

**Question 3. What was the extra work?**  
- Written Reports with the following content:

- Magnic Reports Introduction
- CVR Analysis
  - App 1 ATM-CVR time check
  - App 2 ATM-TAWS time check
  - App 3. CVR Annex 8.pdf
  - App 4 Black-box credibility
  - App 5 Black Box Credibility
- Flight Data Recorder Analysis
  - App 1. ATM Parameters.pdf
  - App 2 ATM Extract 1000r
  - App 2 ATM Extract 1000r

Extra Reports not requested

- Antoni Macierewicz per:
  - Explosion
  - Tree collision
  - Abbreviations
  - Final track: Tu-154M.k
  - Report concerning Open Commercial Passenger aircraft investigators and not

I assume that all these reports are for the National Defence. If not, please let me know. I can also send my reports to you if you worked with in more

I was also asked to provide a report obviously not appropriate

**Question 4. Were there any other reports?**  
- My work was divided into two first phase invoices

Address

The second phase was also acknowledged but not paid for. In this phase I had finished and sent my reports, but I had marked them "Draft" and open for corrections. When paid for I would have deleted "Draft".

The extra reports were not included in my invoices, since not specifically requested in the contract.

There were many problems with our cooperation with the subcommittee, but I will only specify one:

The contract was for €29 900 at €100 per hour, i.e. 299 hours. Work with the reports specified in the contract took ca 500 hours and I have spent close to 1000 hours in total on this work. Most of this "extra" work was spent on translating and reading relevant documents. Having retired from airline captain, I was more eager to produce a professional result than being paid for every hour. I have been paid for 90 hours (Phase 1). The phase 2 invoice also was for 90 hours. The remaining 119 hours I had reserved for presentations and more analysis.

During spring 2020 it became more and more obvious that Macierewicz was not going to pay our invoices unless we agreed to the Subcoms theories about explosives and more. And when I finally threatened to publish my unpaid reports, I received a letter from Macierewicz stating that the Subcommittee would take legal actions if I published and that "Your report does not meet the requirements of paragraph 2(1) of the Agreement" (or as I interpreted it - did not agree with the Subcommittee's theories). Since I did not have the time needed, nor the wish to spend large sums on attorneys I decided to put the case to rest. I am still convinced I would have won in a Swedish court. I also believe that all qualified aircraft crash investigators would agree with my findings.

**Question 5. Do you have any materials submitted to you by the subcommittee that have not been returned to subcommittee yet? If so, please send them to the Minister of National Defense.**

- The only physical material I have received were the contracts. All other material has been received as data files via the Internet or are the result of my searches on Internet. I believe that almost all the material sent from the Subcommittee is also available on the Internet.

**Question 6. Do you have any materials that have not been submitted to the subcommittee yet? If so, please send them to the Minister of National Defense.**

- Only documents and other data found on the Internet. I have around 1 TB of information and a couple of thousand emails.

**Question 7. After the end of the work of the subcommittee, i.e. on December 15, 2023, did its members contact you regarding the Tu-154M plane crash and what it concerned?**

- No. But I have followed the news media and enjoyed the full NIAR report.

Address

Telephone

Email

Bank

Bankgiro



# ŻĄDANIE ŁAPÓWKI?

„Pana oferta zapłaty 5000 funtów uzależniona od wprowadzenia przeze mnie istotnych zmian w moim raporcie jest rażącym naruszeniem zobowiązania wynikającego z paragrafu 6 umowy i stanowi łapówkę. Jest to atak na moją uczciwość”.

C A Protheroe BSc(Hons) CEng MRAeS

Antoni Macierewicz  
Chairman of the Subcommittee  
July 26, 2020

Dear Antoni,

Your emails of 8 July and 23 July 2020, and attached letters of 8 July and 22 July 2020Y

#### Your 8 July letter

Your letter raises little of substance that has not already been exhaustively covered in previous correspondence. As to the rest, I respond as follows

1. **Watermarks:** You have an explanation for those already, see my ProtonMail email to you dated 10 January 2020 that served as my report submission-letter.
2. **Your offer to pay £5000 contingent on my making material changes to my report at your direction** is in blatant breach of your obligation under section 6<sup>1</sup> of the contract, and constitutes a bribe. This is an assault on my integrity which I find insulting, and I am astonished that you are prepared to commit such an offer in writing. I respond by reminding you that you are obliged under the terms of the contract to pay my outstanding Invoice #1222/9394/5 in full, and to accept my reports - and those of my EE colleagues - as submitted.
3. **Roman Rostkiewicz:** I find it completely preposterous that you claim not to know the person you describe as acting under the pseudonym Roman Rostkiewicz. It is a matter of record that it he who proposed that external *European Experts* be co-opted onto your inquiry, and who negotiated with yourself and the subcommittee to that end.

His frequent inclusion in emails originated by deputy chairman Binenda dealing with liaison, administrative, and facilitation matters provided de facto confirmation of his bona fides, and in the absence of written and acknowledged instructions to the

<sup>1</sup> § 6.  
The Contracting Authority shall ensure the Contractor's independence by not imposing any conditions aimed at influencing the results of the expert opinion including, but not limited to;  
1. not making payment of professional fees or disbursements conditional upon the nature of any expert findings and/or expert opinions that the Contractor may provide;  
2. not withholding the payment of fees for hours legitimately worked towards execution of the contract;

Protheroe  
Associates

consulting  
forensic  
engineers



Protheroe Associates

Holwell Farm, The Borough, tel: +44 1963 23308  
Holwell, SHERBORNE mobile: +44 7778 599260  
Dorset DT9 5LB email: [caprotheroe@gmail.com](mailto:caprotheroe@gmail.com)  
England

# NACISKI NA EKSPERTÓW?

„Niczym nie  
manipulowałem.  
Nikommu nie narzucałem  
swojego poglądu,  
wręcz odwrotnie”.



„Gość Wiadomości”, TVP, 14.09.2022 r.



44 IPDK

# WYWIERANIE WPŁYWU

wysokości zejść i jaki tryb podejścia zastosować. Jakże pilot przyjął 100 m., jako wysokość decyzji? Pojawia się tu konieczność wylądowania (skupienie się na konieczności wylądowania niebezpieczeństwa). W dostępnej dokumentacji nie ma wzmianki o tym, że pilot nie ma wstąpić do dalszych działań – nigdzie nie ma mowy o lądowaniu. Według stenogramów wiadomo, że pilot nie podjął dalszych działań – nigdzie nie ma mowy o lądowaniu. Mimo dowodów, że KSL podawał załodze, co (jak sami autorzy raportu podkreślają) było na działanie załogi, dalej ciężar odpowiedzialności załogi. Do zmiany zdania nie przekonuje również podjęta przez dowódcę, ponieważ podnoszą oni, że poszły za nią zdecydowane działania (nie biorąc pod uwagę niemożności działania pilota, mimo prób przez nich, że komenda „Odchodzimy” została wydana w ogólnym sposobie komunikowania się załogi w sytuacji i znajomości poszczególnych członków załogi w

Z przekazu raportu KBWL LP wynika, że bacząc na względy bezpieczeństwa starał się wyeliminować sygnały alarmowe płynące z samolotu bezwolnymi wykonawcami poleceń dowódcy (bezpieczeństwa).

Takie tezy kłócą się z wieloma rezultatami badań psychologicznych, przytaczanych przez KBWL, „dopasowania” wskaźników psychologicznych autorów raportu.

Autorzy raportu, na poparcie swoich tezy, nie została zachowana zasada „cichego kołowania”. Dowódca Sił Powietrznych, jak i inni generałowie, a prawdopodobnie miała na celu zdyskwalifikowanie „bałaganu” w procedurach lotów. Dowódca, jako osoba w sposób nieuprawniony, a jednocześnie bierna i unikająca podjęcie decyzji, teza nieuprawniona, ze względu na to, że dowódca (jego rzekoma obecność nie została potwierdzona) wynika jasno, że nigdy (latając z innymi pilotami, po trzeciej lecie, jako pasażer) W związku z powyższym teza o wywieraniu wpływu nie da się utrzymać.

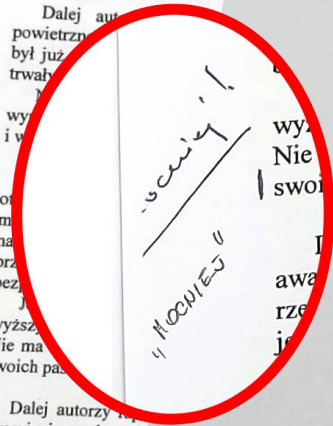
CICHY KUPIT TO KREACJA

Jedynie teza o niezdecydowaniu pilota, silnego stresu działaniu GKL, która została potwierdzona w dowodach (stenogramy z

Słuszna natomiast wydaje się sygnalizowana przez KBWL uwaga, na jakość i standardy szkolenia w 36 SPLT (m.in. zaniechanie szkoleń symulatorowych, itp.), co mogło w sposób

dowodzący załogi. Konformizm i kontrolą emocji, a konformizm i nie wierzący w swoje możliwości. Przy podwyższonym poziomie obawy. Również, proporcjonalnie obniża się samopoczucie. Nie znajduje to potwierdzenia w społecznym odbiorze kpt. Próba próba wytłumaczyć tę niezgodność, przebiegającą w spokojnej sytuacji, przejawiają się najbardziej podświadome tendencje do zastrzeżenia, stające się zachowaniem. Więc jeżeli wyniki na poziomie średnim (4 sten), to zwiększał, wobec czego dowódca to jednak zbyt wielkie uproszczenie świadków, odnoszących się do dowodów ze świadków nie opisywał, przełożonych nad zasady bezpieczeństwa i przewożonych pasażerów, że kpt. Protasiuk był zimny, poświęciłby życie swoje i państwa. Mężczyzna inteligentny, fachowiec, wszystkim osoba, która ma prawo nie samobójca lub zabójca!

Dalej autorzy raportu powzięli, że był już trwał, wy... i w... or... m... na... prz... bez... wyższ... Nie ma... swoich pa... Dalej autorzy raportu awaryjnej u dowódcy rzeczywistych warunków jego zachowania, miał uwagę, fragmentacją



## Wnioski końcowe

- Z całą stanowczością stwierdzić należy, że:
1. Piloci nie próbowali lądować, a więc nie byli bezpośrednimi sprawcami katastrofy.
2. W osobowości pilotów nie należy szukać psychologicznych przyczyn katastrofy.
3. Podejmowane przez nich działania w trakcie lotu TU 154-M były prawidłowe i zgodne z ich wiedzą, doświadczeniem, wyszkoleniem oraz cechami osobowościowymi.
4. Gdyby samolot był w pełni sprawny nie doszłoby do tej katastrofy.
5. Przyczyn katastrofy należy upatrywać w czynnikach zewnętrznych (uszkodzenia samolotu, działania kontrolerów na wieży w Smoleńsku, spłot negatywnych okoliczności – przypadkowych lub umyślnych).

Handwritten signature and initials.

## Psychologiczne uwarunkowania katastrofy smoleńskiej

CICHY KUPIT TO KREACJA

MAJCZYNA BEATA





# 41 ZAWIADOMIENIE DO PROKURATURY

- **24 dotyczy byłego Przewodniczącego Podkomisji Antoniego Macierewicza o podejrzeniu:**
  - przekroczenia uprawnień w celu osiągnięcia osobistej korzyści,
  - niedopełnienia obowiązków,
  - przekroczenia uprawnień,
  - działania wbrew przepisom ustawy: Prawo zamówień publicznych, o finansach publicznych, o ochronie informacji niejawnych,
  - poświadczania nieprawdy w dokumentach,
  - braku właściwego nadzoru,
  - niewykonania postanowień sądu,
  - dopuszczania osób trzecich do prac Podkomisji, która była chroniona prawem,
  - fałszerstwa (przerabianie dokumentów) i łapownictwa, o którym pisze jeden z ekspertów Podkomisji.
- **10 dotyczy byłego Ministra Obrony Narodowej Mariusza Błaszczaka o podejrzeniu:**
  - niedopełnienia obowiązków oraz przekroczenie uprawnień,
  - pomocnictwa do zniszczenia samolotu,
  - braku nadzoru,
  - złamania zapisów ustawy: Prawo zamówień publicznych oraz o finansach publicznych,
  - przekroczenia uprawnień i niedopełnienie obowiązków.
- **Bartłomiej Misiewicz, Waław Berczyński, Kazimierz Nowaczyk, Glenn Jorgensen, członkowie Podkomisji i inni.**