

Ocena

funkcjonowania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego

**Decyzja Nr 54/BMON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 stycznia 2024 r.
w sprawie powołania Zespołu do spraw oceny funkcjonowania podkomisji
do ponownego zbadania wypadku lotniczego**

Do zadań Zespołu należała ocena:

- celowości, efektywności, rzetelności, gospodarności,
- zasadności i prawidłowości prowadzonych przez Podkomisję działań.

Prace badawcze

AGENDA

- Zakres prac badawczych Podkomisji
- Ekspertyzy europejskich ekspertów (EE) i Gregory Szuladzińskiego
- Raport NIAR (*National Institute for Aviation Research*)
- Praca badawcza Wojskowej Akademii Technicznej pk. LARE
- Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji
- Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych i śladów wybuchu
- Eksperymenty pirotechniczne
- Zdanie odrębne Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego
- Dewastacja samolotu Tu-154M nr 102

Zespoły badawcze i eksperci pracujący na rzecz Podkomisji

Rekonstrukcja katastrofy

Eksperci Europejscy (EE)

- **NIAR**

National Institute for Aviation Research (USA)

- **WAT**

Wojskowa Akademia Techniczna

- **Gregory SZULADZIŃSKI (członek Podkomisji)**

- **Christopher PROTHEROE – Wielka Brytania**

UK Government's Air Accidents Investigation Branch

- **Arnold Frank TAYLOR – Wielka Brytania**

Cranfield Aviation Safety Centre

- **Göran LILJA – Szwecja**

Swedish Accident Investigation Board

- **Christer MAGNUSSON – Szwecja,**

Board of Accident Investigation

Poszukiwanie materiałów wybuchowych i eksperymenty pirotechniczne

Poszukiwanie materiałów wybuchowych:

- Wojskowy Instytut Chemii i Radiometrii
- Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji
- Podkomisja (2016) - dr hab. A. SIADKOWSKI
- Podkomisja (2018) - W. FABIANOWSKI
- Kryminalistyczne Laboratorium Materiałów Wybuchowych, Laboratorium Nauki i Techniki Obronnej, Wielka Brytania (2019)
- Planta Analityca LLC (2019, 2020)
- Zakład Materiałów Konstrukcyjnych, Instytut Inżynierii Materiałowej, WAT (2022-2023)
- Laboratorium Badań Materiałowych WAT (2017)

Eksperymenty pirotechniczne:

- Gimbal Elecon – Marcin GIGOŃ, Mikołów,
- Główny Instytut Górnictwa w Katowicach,
- WAT
- Forming Simulation Technologies LCT,
- ENVIBRA Sp. z o.o. – Wojciech KONIECZNY, Plewiska,
- Wojskowy Instytut Techniki Panczernej i Samochodowej,
- członkowie Podkomisji m.in. G. JØRGENSEN, A. SIADKOWSKI, T. ZIEMSKI.

Ekspertyzy Franka TAYLORA

Od: Frank Taylor <afranktaylor@consultant.com>
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

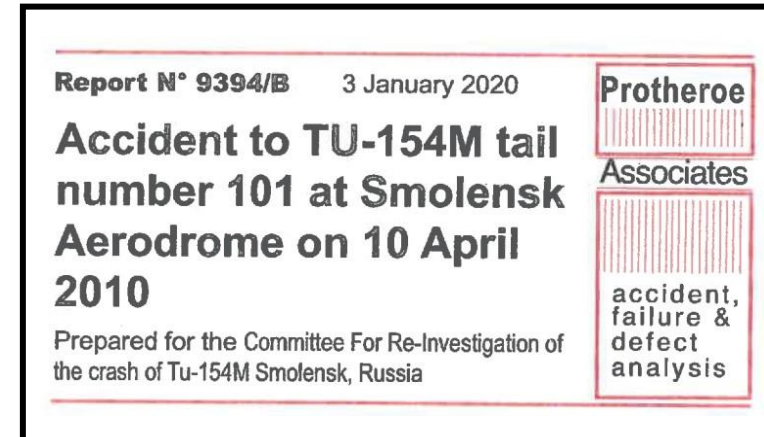
Ekspertyza Christophera PROTHEROE

Cel ekspertyzy:

- Ocena czy oddzielenie się końcówki lewego skrzydła było spowodowane wybuchem czy też zderzeniem z drzewem
- Identyfikacja trajektorii lotu samolotu

Ustalenia:

- Jediną przyczyną urwania końcówki lewego skrzydła było zderzenie z brzozą
- Odtworzona trajektoria lotu i przestrzenne położenie samolotu są zgodne z materiałem dowodowym
- Hipotezy wybuchów w skrzydle są fałszywe
- Przeprowadzenie sabotażu było niemożliwe



Korespondencja PROTHEROE - Podkomisja

C A Protheroe BSc(Hons) CEng MRAeS

9 February 2020

Dear Antoni,

Your email of 5 February

Thank you for your email of February 5th.

You raise a number further of issues concerning recent communications between us, to which I respond as follows:-

1. Your assertion that *I failed to respond to the material prepared by Kazimierz Nowaczyk* is **NOT** correct. I provided my opinion on that subject directly to you via ProtonMail on 20 January, and reiterated it again subsequently in an email to Prof Binienda.
2. For clarification and the avoidance of any further doubt on this subject:-

i) I could find nothing in Dr Nowaczyk's material showing "that the wing was destroyed at least 70-100 meters before the plane reached the birch." If you disagree, kindly provide a copy of the material in question with those parts that you believe support this claim highlighted.

ii) So far as I can see, Dr Nowaczyk's document is restricted primarily to a discussion and analysis of timing issues, and in particular the relationship between ATM, MSRP, TAWS/ GPS, and UTC time.

Based on the material you have provided, Dr Nowaczyk's material agrees for all practical purposes with the corresponding material in my submitted report Report N° 9394/B Rev1, see document "CAP vs Dr N comparison.pdf" sent separately via WeTransfer which can be downloaded via this link <<<https://we.tl/t-gZUk377igK>>>

iii) Dr Nowaczyk presents no analysis that I can find showing where (over the ground) the wing separation occurred. If you assert otherwise, then kindly elaborate as in 1.i) above.

PODKOMISJA DO PONOWNEGO ZBADANIA
WYPADKU LOTNICZEGO



ul. Kolska 13
01-045 Warszawa
(kancelaria ul. Puławska 4a, 02-515)

Warsaw, 30 czerwca 2020

Mr. Christopher Alan PROTHEROE

Holwell Farm, The Borough, Holwell,
Sherborne DT9 5LB, United Kingdom

Materiał przygotowany przez dr. Kazimierza Nowaczyka nie jest opinią, a dowodem w rozumieniu umowy, bowiem oparty został o analizę zapisów ATM. Zgodnie z metodologią badawczą analiza zapisów rejestratora lotów jest opracowaniem materiału dowodowego. Opinia zawierałaby ocenę materiału dowodowego, czego w materiale pana Nowaczyka nie ma.

5. Proszę nie zapominać, że Pan oraz pozostali eksperci nie stanowicie osobnego ciała badawczego. Podkomisja zasięgając opinii od Pana nie pozbawiła się prawa do swobodnej oceny dowodów. Podkomisja zgodnie z polskim prawem, które jest podstawą umowy, zachowuje pełną niezależność w ocenie zasadności włączenia danego materiału do swoich konkluzji, nie jest bowiem związana opinią ekspertów. Również międzynarodowe prawo lotnicze definiuje zasadę niezależności członków Podkomisji, jako jedną z najważniejszych zasad badania zdarzeń lotniczych.

Ekspertyza Görana LILJI

Zakres ekspertyzy:

- Analiza zapisów TAWS
- Analiza systemu sterowania samolotem
- Bieżące konsultacje z ekspertami z Polski
- Analiza charakterystyk aerodynamicznych samolotu
- Analiza zdolności manewrowych samolotu z uszkodzonym lewym skrzydłem

Ustalenia:

- Hipoteza wybuchu nie jest zgodna z obserwacjami
- Drzwi zostały wbite w ziemię poprzez uderzenie kadłuba, a nie w wyniku wybuchu
- Hipoteza zderzenia z brzozą jest zgodna z obserwacjami
- Dane potwierdzają niską trajektorię samolotu

8 February 2020

Final Personal Report of the Work and Findings for the Reinvestigation of the Accident to Tu-154M (101) on 10 April 2010 in Smolensk

Göran Lilja, MSc of Aeronautical Engineering, Appointed European Expert Member to the Reinvestigation

Applying the same sequence to the case with Go Around at 100 m meaning a lowest point some 50 m higher gives the following: with a sink rate of some 12 m/s (recorded at the end of the path) the flight would take about 4 sec longer, meaning a ground impact - some 300 m closer to the runway or 300 m from the threshold. This does not agree with observations.

With current information this writer can now see a scenario where the door is not blown out but still in place at contact with ground and then is pressed down in the soil.

Given the uncertainties in both the behaviour of on-board systems and recordings *there is no possibility to say*, that from a purely aerodynamic or performance standpoint, that any of the conclusions by MAK and Miller can be fully excluded. It appears that The Birch Hypothesis is flight mechanically consistent with the observations. The Explosion Hypotheses is on these grounds more questionable but not possible to completely rule out without more information.

The recording from the radio-altimeter, that there is no reason to seriously question, confirms the flight trajectory of MAK and Miller. *If there is a requirement for even more evidence for this, the information about TAWS, GPS and barometric data need to be seriously reviewed.*

Ekspertyzy Christera MAGNUSSONA

Cel ekspertyzy:

- Analiza zapisów CVR i FDR

Ustalenia:

- Nie można znaleźć żadnych manipulacji w zapisach
- Zapis CVR i FDR oferuje prawdziwy i poprawny obraz sekwencji zdarzeń

MAGNIC AB

12 December 2019

Page 1 (38)

CVR Analysis Draft

Accident Tu-154M No. 101 on 10 April 2010 in Smolensk

It is therefore Magnic's belief that the CVR recording offers a true and correct picture of the sequence of events.

MAGNIC AB

11 January 2020

Page 1 (3)

Explosion notes

This short memorandum is not to be regarded as part of Magnic's reports, but rather information from personal experience that may be of some interest.

An explosion in the cabin of the Tu-154M, strong enough to bury a cabin door, would be expected to cause easily detectable damage on many nearby parts in the cabin, such as galley equipment, panels etc. No such damage has been seen in the available pictures by this writer.

MAGNIC AB

3 January 2020

Page 1 (25)

Flight Data Recorder Analysis Draft

Accident Tu-154M No. 101 on 10 April 2010 in Smolensk

Conclusion

All data from the FMS/TAWS system seems to conform to the Accident Scenario given in MAK and Miller reports.

Considering that the error in time may be up to at least 1 second and since the MSL altitudes are GPS based and thus may have an error of several tens of meters, all values conform very well with the Bodin birch collision both in height and time compared with the CVR.

MAGNIC AB

12 December 2019

Page 1 (18)

Tree collision Draft

Accident Tu-154M No. 101 on 10 April 2010 in Smolensk

It is therefore deemed as highly probable that the birch could cut the wing of the Tu-154M wing. The pictures of the birch tree and the damage to the wing are very strong proof that this is what happened in the accident. If you add the distribution of the wreckage parts, it all fits – for details see the report by Chris Protheroe.

Korespondencja Ch. MAGNUSSONA do Podkomisji

- potwierdza prawdziwość raportów z badania katastrofy
- przyczyną katastrofy było odcięcie końcówki skrzydła przez drzewo
- rozpad samolotu jest typowy dla uderzenia samolotu pasażerskiego w ziemię w pozycji odwróconej
- brak śladów wybuchów
- zapisy CVR i FDR są wiarygodne
- teorie o materiałach wybuchowych w skrzydle są skrajnie nieprawdopodobne
- prawdopodobnie układ sterowania samolotu przestał działać
- Podkomisja szuka poparcia teorii o rosyjskim sabotażu

*Co pewien czas ktoś stwierdza, że nie ma dowodu na wybuch, tzn. udowodniono, że wybuchu nie było. Narrator zwykle odnosi się do konkretnej kategorii dowodów, np. braku wyraźnego zapisu akustycznego, Takie stwierdzenie przeczy **logice dowodów**, która mówi nam, że:*

- ***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, (...) znalezione i opublikowane później, staną się wówczas kropką nad „i”.*

Analizowane hipotezy dotyczące przebiegu katastrofy

Trajektoria wysoka
i wybuch w skrzydle

Potwierdzają:

- F. Taylor (do 2019)
- G. Szuladziński

Wbicie drzwi L-2 w ziemię
w wyniku wybuchu

Nie potwierdza żaden
ekspert

Trajektoria niska
i odcięcie skrzydła
przez drzewo

Potwierdzają:

- NIAR
- Protheroe
- Lilja
- Magnusson
- Taylor (po 2019)

Manipulacje zapisami CVR
i FDR

Nie potwierdza Magnusson
(jedeny ekspert, który
analizował zapisy)

Inscenizacja miejsca katastrofy

Nie potwierdza żaden
ekspert

Utrata możliwości
sterowania samolotem

Potwierdza Lilja (jedeny
ekspert, który to analizował)

Raport NIAR

Ustalenia:

- **Przyczyna katastrofy** – uderzenie skrzydłem w brzozę.
- **Trajektoria „niska”** z uderzeniem w brzozę – *samolot uderza we wszystkie terenowe punkty orientacyjne, których uszkodzenie w miejscu wypadku zaobserwowano na podstawie dostępnych zdjęć.*
- **Trajektoria „wysoka”** – *samolot nie uderza w żaden z terenowych punktów orientacyjnych.*
- **Zderzenie z drzewem** – *Model analizy wykazuje dobrą korelację z uszkodzeniami obserwowanymi na zdjęciach skrzydła po zderzeniu.*
- **Rozpad samolotu** na wiele części i stan wrakowiska – w wyniku zderzenia z drzewami i z ziemią.
- **Wbicie się drzwi w ziemię** – *osadzenie drzwi nr 823 w gruncie jest wykonalne.*
- *Statek powietrzny rozpadł się na wiele części w wyniku zderzenia z drzewami i z ziemią.*
- **Brak odniesień do wybuchu** wewnątrz struktury samolotu.

Korespondencja NIAR - Podkomisja

Podkomisja – NIAR

- Początkowo korespondencja dotyczyła bieżących informacji o postępie symulacji i tworzeniu raportu.
- Po otrzymaniu raportu A. MACIEREWICZ zażądał dokończenie symulacji stwierdzając, że umowa nie została wykonana i odrzucił raport.
- Według Podkomisji wnioski NIAR są błędne, a raport ma szereg braków.
- A. MACIEREWICZ zarzucił NIAR brak profesjonalizmu i nieetyczne działanie.

G. JØRGENSEN (po zakończeniu pracy w Podkomisji) – Podkomisja

- Niewłaściwy sposób zarządzania projektem NIAR przez stronę polską.
- Opóźnienia i zaniechania Podkomisji w relacjach z ekspertami europejskimi.
- Blokowanie wielu prac Podkomisji przez A. MACIEREWICZA.
- Brak planowania prac Podkomisji.

Praca badawcza LARE (WAT)

Geneza pracy:

- Uruchomiona z inicjatywy WAT
- Dowódca Generalny RSZ oraz Inspektor SP zakwestionowali przydatność pracy dla Sił Zbrojnych

Zakres prac:

- Pomiar geometrii samolotu i budowa modelu CAD
- Analizy numeryczne: MES - wytrzymałościowe i CFD – aerodynamiczne
- Badania modeli w tunelach aerodynamicznych
- Badania materiałowe
- Badania w locie modelu

Ustalenia:

- Wykonane badania w dużym stopniu pokrywały się z badaniami NIAR
- Sprawozdanie zawiera przepisane fragmenty dokumentacji technicznej i **plagiat rosyjskiej książki z zakresu aerodynamiki**
- Wiele wykonanych badań nie było związanych z wyjaśnieniem przebiegu katastrofy



WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA

Opracowanie technologii
odtworzenia geometrii
zewnętrznej i struktury
wewnętrznej dużych samolotów
na potrzeby budowy modeli
numerycznych
- kryptonim LARE

Zadanie nr 1 - Przygotowanie wytycznych dotyczących
opracowywanej technologii



Kierownik badania naukowego:
prof. dr hab. inż. Aleksander Olejnik



РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

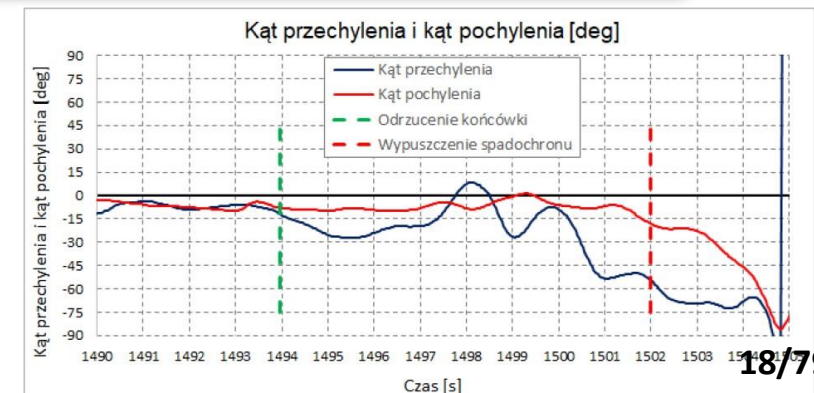
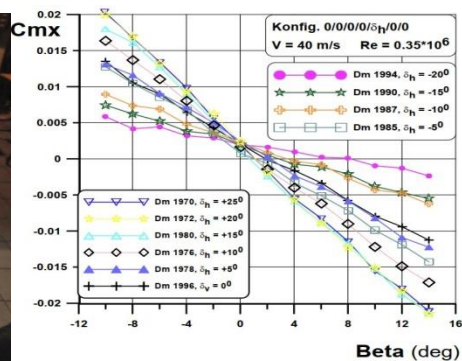
5) плечо горизонтального оперения	18850,2 мм
6) полная площадь	42,22 м ²
7) площадь стабилизатора	32,39 м ²
8) площадь руля высоты	2х4,915 м ²

2.9. Вертикальное оперение (рис. 8):

Praca badawcza LARE (WAT)

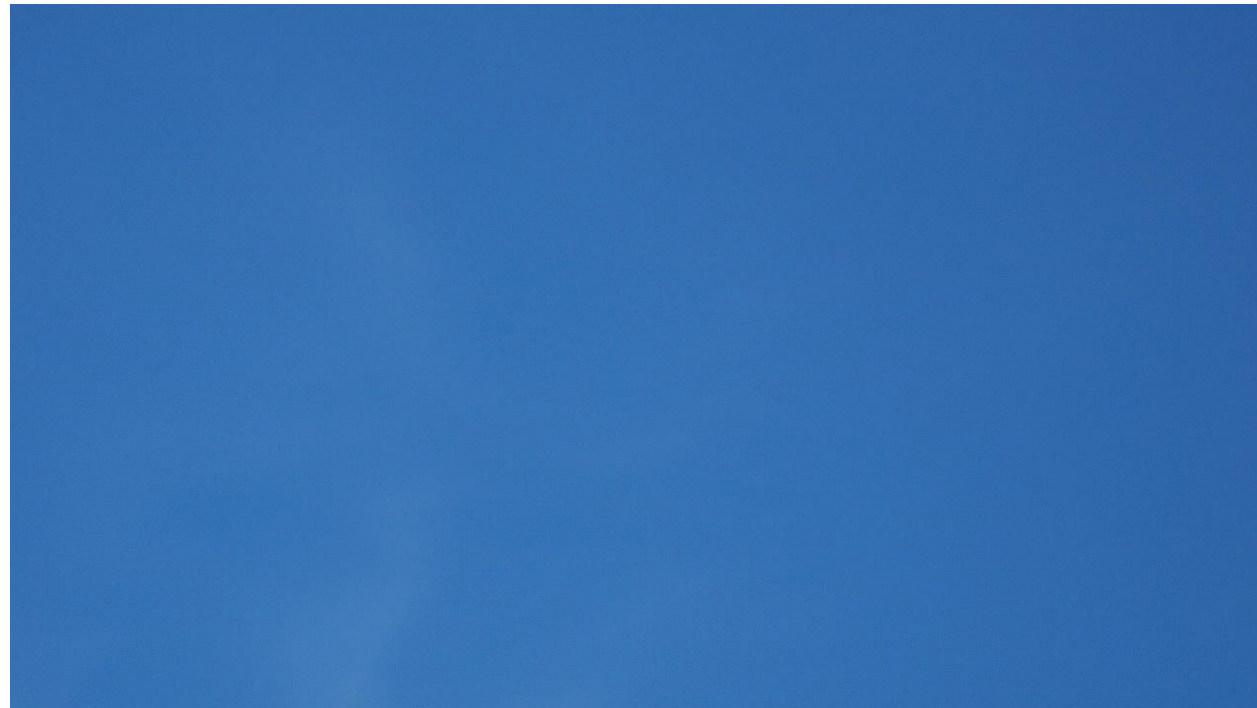
Ustalenia:

- Badania w tunelach aerodynamicznych były nadmiarowe, a ich wyniki nie były wykorzystane.
- Badania w locie modelu zostały przez Podkomisję zmanipulowane.
- Decyzja o pomiarach struktury wewnętrznej doprowadziła do nieodwracalnego zniszczenia samolotu Tu-152M nr 102.
- Zakres pracy LARE nie wynikał z zakresu prac Podkomisji.
- Niski poziom naukowy sprawozdań.
- Realizacja projektu LARE nie doprowadziła do zdobycia nowej użytecznej dla MON wiedzy.

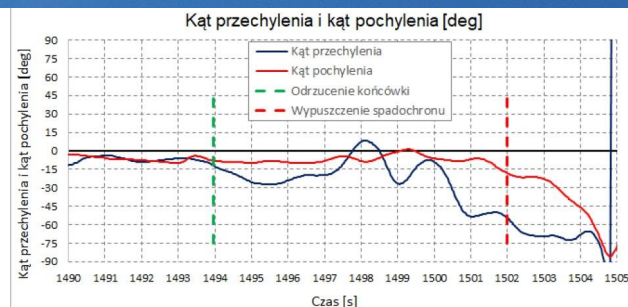
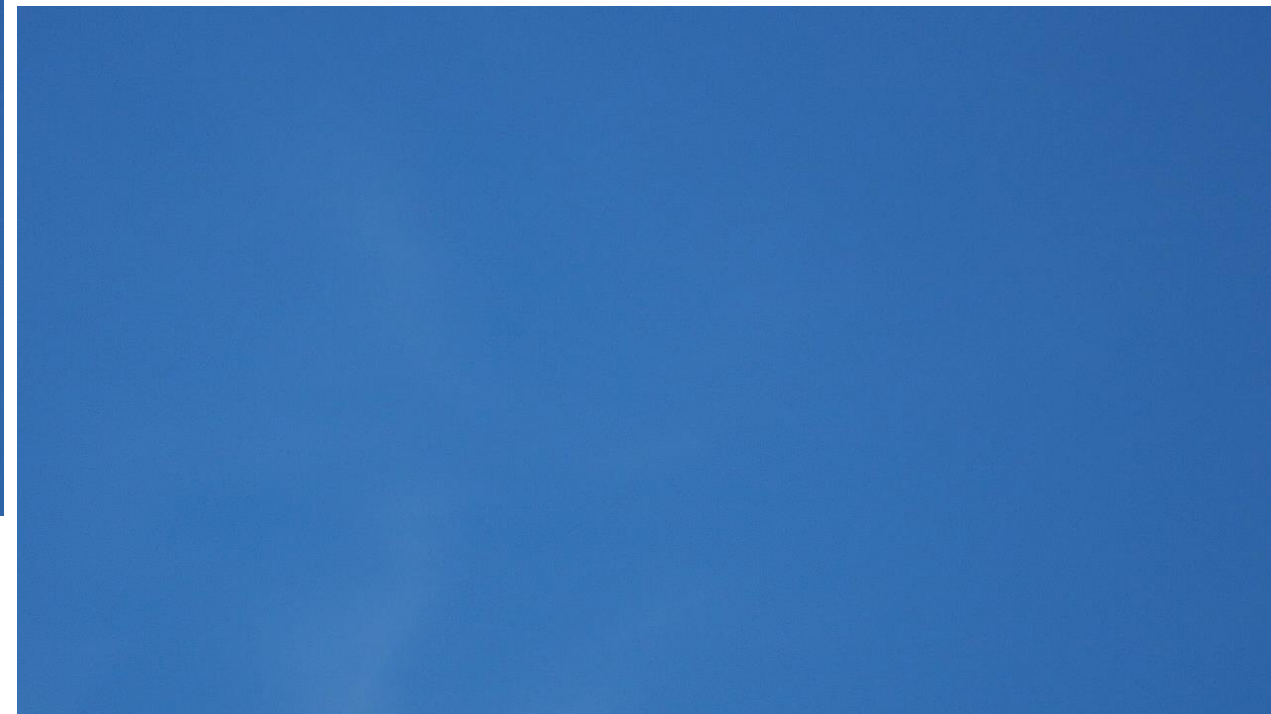


Praca badawcza LARE (WAT)

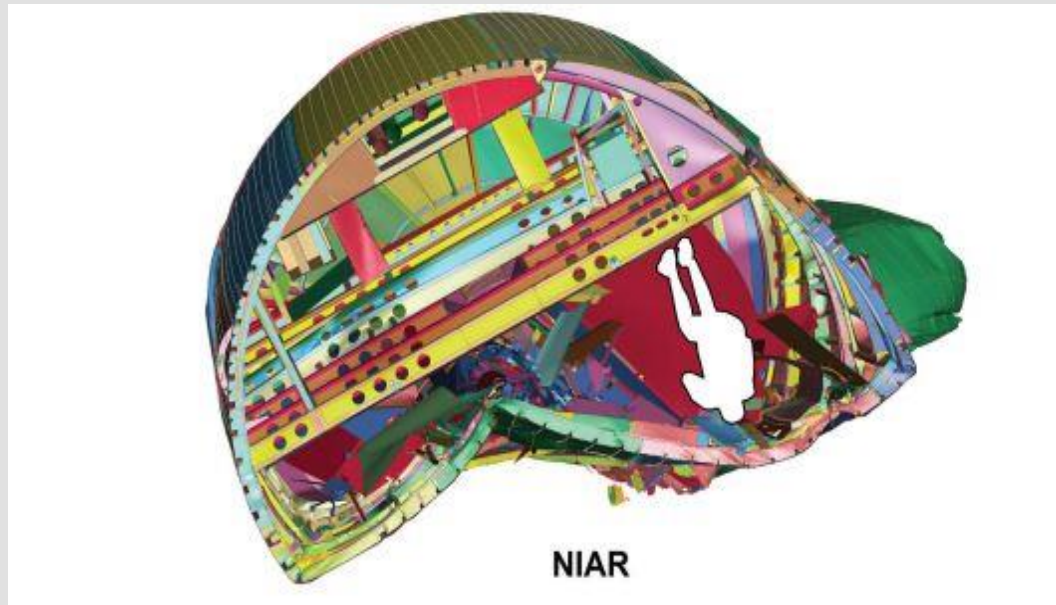
Czas rzeczywisty (8 sek)



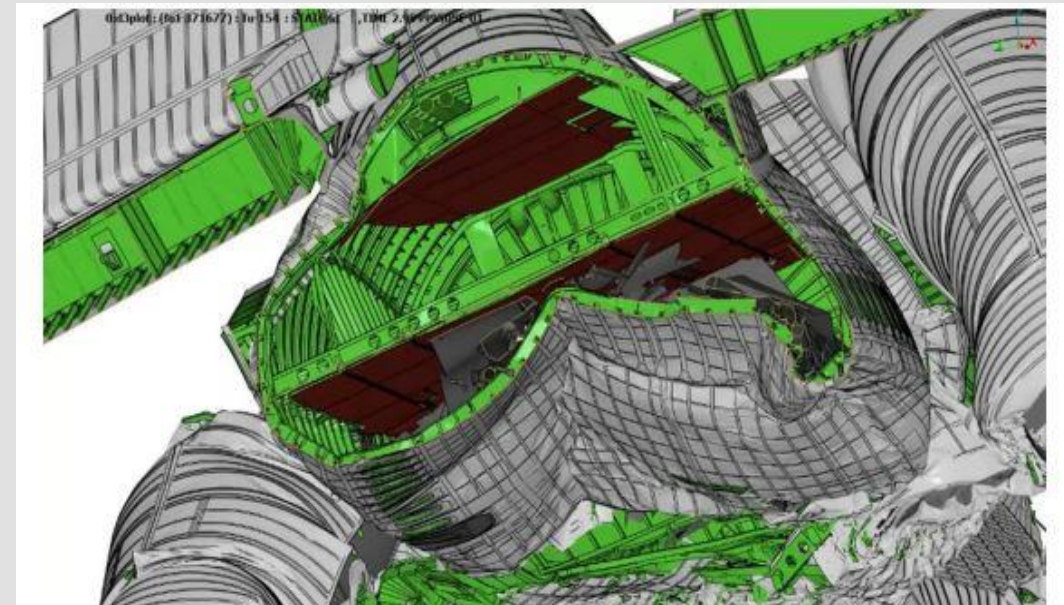
Film Podkomisji (55 sek)



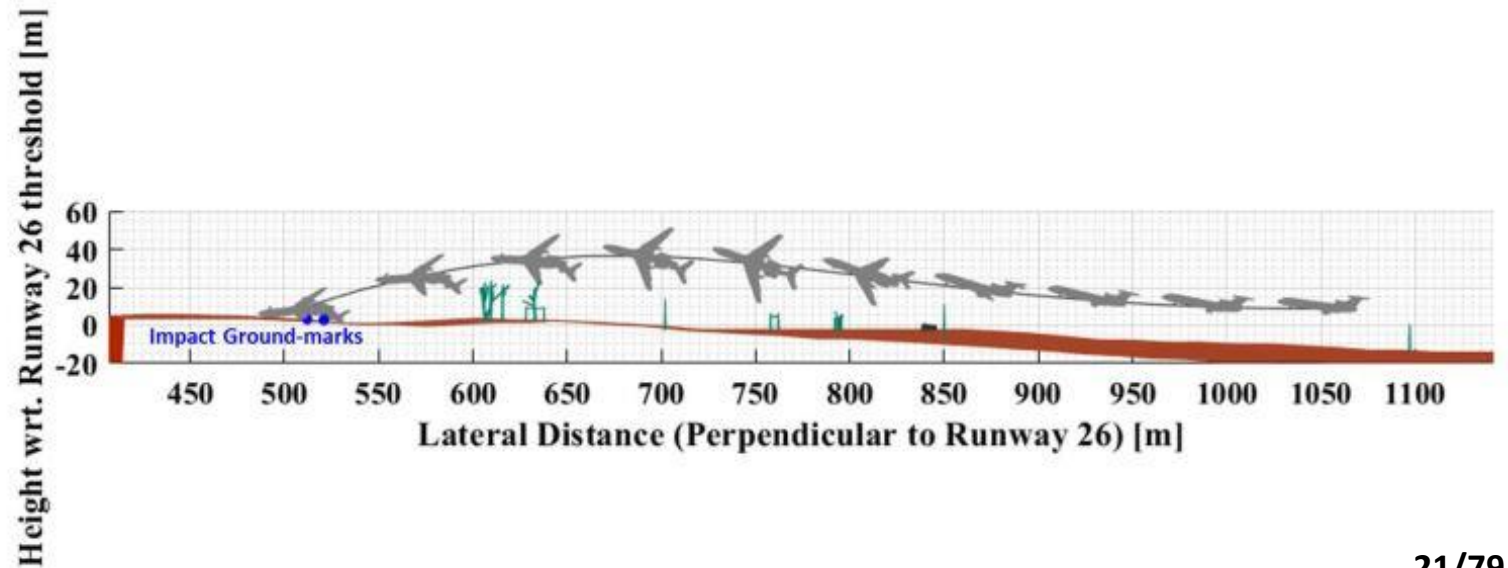
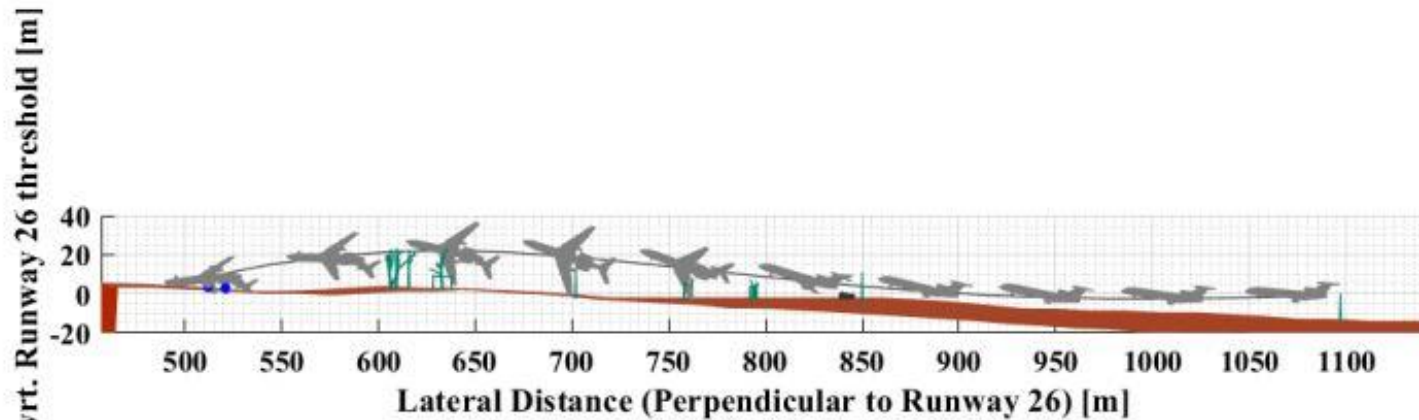
Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji – stan wrakowiska



Podkomisja



Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji – trajektoria lotu



Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji – drzwi

Podkomisja:

- **NIAR pokazał, że do ich wbicia w ziemię potrzebna jest ponad dziesięciokrotnie większa prędkość pionowa niż ta, którą miał samolot. Wyraźnie widać, że przy mniejszej prędkości drzwi zamiast wbijać się w ziemię, odbijają się od niej (str. 279)**

NIAR (na podst. str. 149):

- ...do wciśnięcia drzwi w grunt po przeniknięciu jej warstwy wierzchniej potrzeba było średnio siły 25 000 funtów (11 337 kG).

Z przeprowadzonej analizy wynika, że szacowana siła wywierana przez samolot wynosi 69 209 funtów, co przekracza wymagane 25 000 funtów.

Wskazuje to na możliwość wbicia drzwi w podłoże ze względu na obciążenia bezwładnościowe i elementy wewnętrzne konstrukcji przekazujące duże siły.



Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji – statecznik pionowy

Podkomisja (str. 281):

Zgodnie z symulacją (NIAR) stateczniki te oderwały się od siebie. Na zdjęciach z wrakowiska widać wyraźnie, że te dwa stateczniki, mimo zniszczeń, były nadal połączone.



NIAR:

- Rozbieżności te można przypisać **uproszczeniom w geometrii i interfejsach/łącznikach komponentów** ze względu na brak szczegółowych informacji strukturalnych dotyczących statku powietrznego dostarczanych przez Podkomisję oraz założeniom dotyczącym właściwości materiałowych połączonej części (str. 155/156).

Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji – brzoza

Podkomisja:

- Analiza symulacji NIAR (...) dowodzi, że gdyby doszło do uderzenia skrzydła w brzozę, brzoza zostałaby przecięta z dużym ubytkiem dynamicznym w miejscu kontaktu, górna część drzewa zostałaby **przeniesiona kilkanaście metrów do przodu** przez skrzydło, a skrzydło nie zostałoby zniszczone (str. 175).*
- NIAR i Uniwersytet w Akron wykonały też symulację pokazującą, że to skrzydło samolotu przecięłoby brzozę, gdyby do takiego uderzenia w ogóle doszło (str. 285).*

NIAR:

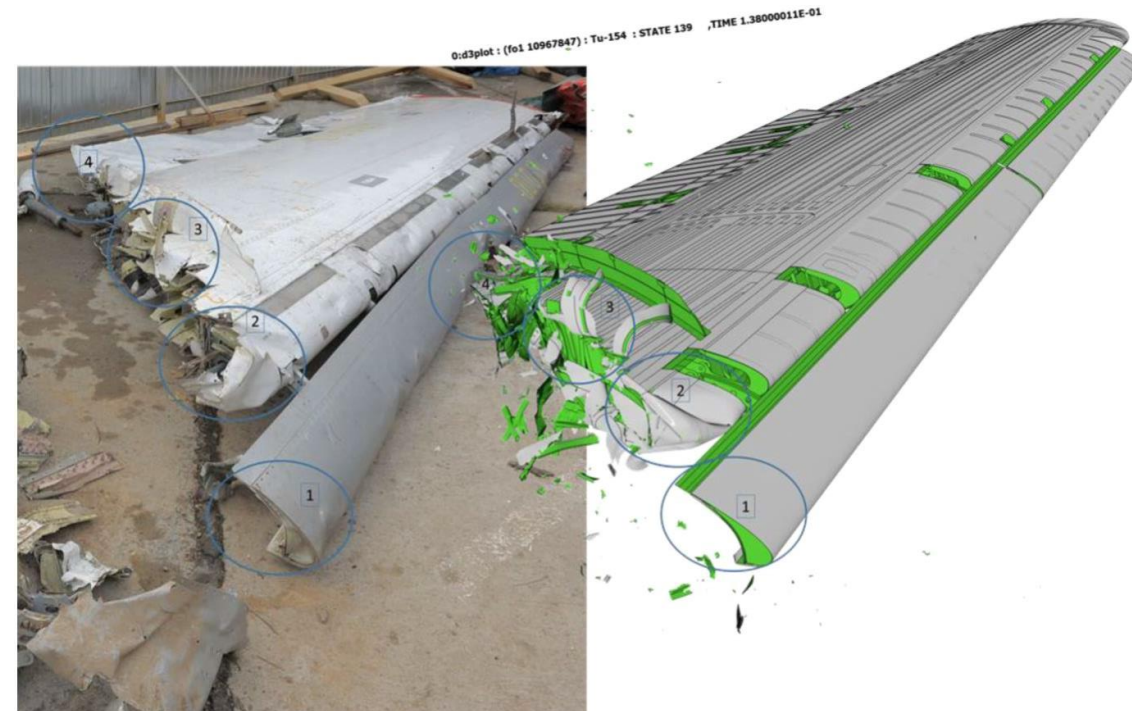
- Odłamany fragment drzewa w momencie zderzenia z ziemią znajduje się bardzo blisko głównego korpusu drzewa, co zaobserwowano na zdjęciu satelitarnym (str. 78).**



Porównanie raportu NIAR z raportem Podkomisji – końcówka skrzydła

Podkomisja:

- *Oderwana końcówka odejmowalnej części lewego skrzydła posiada widoczne charakterystyczne cechy wybuchu (loki powybuchowe) (str. 275).*
- *Odształcenia poszycia spodniego w symulacji NIAR, wykonanej na podstawie modelu opartego na parametrach W. BINIENDY, są przeciwne do faktycznych odształceń tej części poszycia widocznych na końcówce lewego skrzydła (str. 175).*



NIAR:

- Rys. 3.27 Raportu pokazuje zaobserwowane podobieństwa w zawijaniu się poszycia skrzydła. Górna część skrzydła wykazuje zawijanie się poszycia na zewnątrz, co zostało uchwycone przez model symulacyjny. Pierwsze zawinięcie poszycia na spodzie skrzydła jest również uchwycone przez model (str. 61).

Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych i śladów wybuchu

Instytucja/osoba badająca	Zakres badań	Wynik
Wojskowy Instytut Chemii i Radiometrii (2010)	Poszukiwanie śladów: <ul style="list-style-type: none">• bojowych środków trujących• materiałów wybuchowych• materiałów promieniotwórczych	nie stwierdzono
Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji (2013-1015)	Poszukiwanie śladów 8 różnych materiałów wybuchowych 3 produktów ich degradacji	nie stwierdzono
prof. dr hab. Krystyna Kamińska Trela, prof. dr hab. Sławomir Szymański (2014)	Ocena poprawności wykonania ekspertyz przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji	liczne błędy metodologiczne i merytoryczne w ekspertyzie CLKP
Podkomisja (2016) <ul style="list-style-type: none">• dr hab. Adrian Siadkowski• chor. Sławomir Ryszka	Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych na próbkach pobranych z samolotu Tu-154M nr 101	nie stwierdzono
Wojciech Fabianowski (2018)	Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych w próbkach pobranych z samolotu Tu-154M nr 102	<ul style="list-style-type: none">• w większości próbek nie stwierdzono obecności materiałów wybuchowych• stwierdzono na fotelu VIP i w slocie

Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych i śladów wybuchu

Instytucja/osoba badająca	Zakres badań	Wynik
Kryminalistyczne Laboratorium Materiałów Wybuchowych, Laboratorium Nauki i Techniki Obronnej, Wielka Brytania (2019)	Poszukiwanie śladów 12 różnych materiałów wybuchowych i identyfikacja wykrytych materiałów	Ślady materiałów wybuchowych są nieistotne: <ul style="list-style-type: none"> • brak wybuchowych uszkodzeń próbek • możliwość zanieczyszczenia • możliwość kontaminacji
Planta Analityca LLC (2019, 2020)	Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych w 6 próbkach metodą spektrometrii mas	wykryto ślady nowego TNT (trotyl) i RDX w jednej próbce
Zakład Materiałów Konstrukcyjnych, Instytut Inżynierii Materiałowej, WAT (2022-2023)	Wykonanie jakościowej dostarczonych 6 próbek	w oparciu o prowadzenie z badań brak omówienia przedstawionych wykresów
Forensic Science Northern Ireland (2019)	Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych w 70 próbkach metodą spektrometrii	nie stwierdzono
Laboratory of Materials Science, ...	Badania mechanoskopijne 5 metalowych fragmentów samolotu	<ul style="list-style-type: none"> • w mikrostrukturze nie stwierdzono efektów typowych dla propagacji fal naprężeń lub fali uderzeniowej • prędkość odkształceń jest typowa dla obciążeń statycznych, quasi-statycznych lub dynamicznych z udarowymi włącznie

1 nanogram = 0,000 000 001 grama

Ocena oddziaływania eksplozji na samolot i pasażerów

Instytucja/osoba badająca	Zakres badań	Wynik
Wojskowy Instytut Techniki Pancерnej i Samochodowej (2018)	Pomiary przebiegów nadciśnienia oraz rozkładu temperatury podczas wybuchów w konstrukcji skrzyniowej	Pomiary w odległości 10 m Sporządzono materiał filmowy Tabele z wynikami pomiarów Wnioski - brak
Wojskowa Akademia Techniczna (2019)	Wyznaczenie parametrów odśrodkowego, wybuchowego obciążenie pojemnika duralowego	Określono minimalny ładunek wybuchowy powodujący pęknięcia (14 g)
Forming Simulation Technologies LLC (2019)	Numeryczna symulacja MES detonacji wewnątrz aluminiowego prostopadłościanu oraz wewnątrz cylindra	<ul style="list-style-type: none">• Wyniki w postaci wykresów zmian ciśnienia i deformacji obiektów• Wyniki symulacji porównano z badaniami WAT
Instytut Techniki Budowlanej (2019)	Badanie wilgotności, składu granulometrycznego i straty masy podczas prażenia 4 próbek gruntu	<ul style="list-style-type: none">• Wyniki w postaci tabel i wykresów
Główny Instytut Górnictwa (2019)	Pomiar odkształceń ścian konstrukcji aluminiowej w trakcie detonacji ładunku wybuchowego o masie od 10 do 15 gramów	
GIMBA ELECON Marcin Gigoń	Udział w eksperymentach Podkomisji	
ENVIBRA Sp. z o.o.	Rejestracja filmowa eksperymentów Podkomisji	

Podsumowanie eksperymentów pirotechnicznych – symulowanie siły aerodynamicznej

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
PODKOMISJA DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

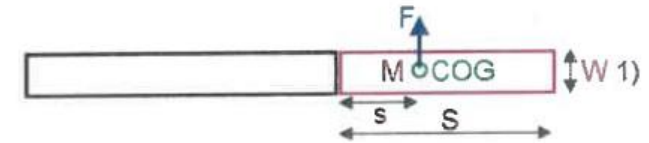
RAPORT

z badań eksperymentalnych niszczenia konstrukcji imitującej
część kesonu paliwowego w lewym skrzydle samolotu Tu-154 M
z użyciem materiałów wybuchowych

Cytaty:

„Moment wygięcia wynikający z siły aerodynamicznej, która wygina końcówkę skrzydła ku górze”

„Siła ciągu działająca odseparowaną końcówkę skrzydła wypycha końcówkę skrzydła do tyłu”



$$M := 500\text{-kg}$$

$$F := 9000\text{-kg}\cdot\text{g}$$

$$a := \frac{F}{M}$$

$$M_{\text{test}} := 66\text{-kg}$$

$$F_{\text{test}} := 600\text{-kg}\cdot\text{g}$$

$$a_{\text{test}} := \frac{2F_{\text{test}}}{M_{\text{test}}}$$

$$F = 88.3\text{kN}$$

$$a = 177 \frac{\text{m}}{\text{s}^2}$$

$$a_{\text{test}} = 178 \frac{\text{m}}{\text{s}^2}$$



Podsumowanie eksperymentów pirotechnicznych – symulowanie siły aerodynamicznej

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

PODKOMISJA DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

RAPORT

z badań eksperymentalnych niszczenia konstrukcji imitującej
część kesonu paliwowego w lewym skrzydle samolotu Tu-154 M
z użyciem materiałów wybuchowych



Podsumowanie eksperymentów pirotechnicznych (2017-2021)

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
Podkomisja do
Ponownego Zbadania
Wypadku Lotniczego

GIMBA ELECON

SPRAWOZDANIE

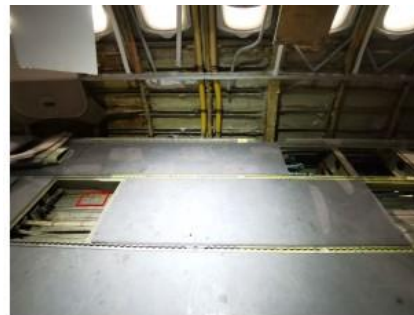
z przeprowadzonego eksperymentu polegającego na:
Skonstruowaniu urządzeń imitujących wybuch oraz
umieszczeniu ich w konstrukcji samolotu. Wykonanie prób
sprawnościowych skonstruowanych urządzeń.



Fot. 12 Półka po wewnętrznej stronie końcowej części gondoli skrzydła.



Fot. 18 Krótkofalówki wytypowane do budowy urządzeń wybuchowych.



Fot. 16 Typowe miejsce podłożenia części urządzenia wybuchowego - przestrzeń między 43 i 44 węzła oraz między żebrami 2L i 1L kesonu



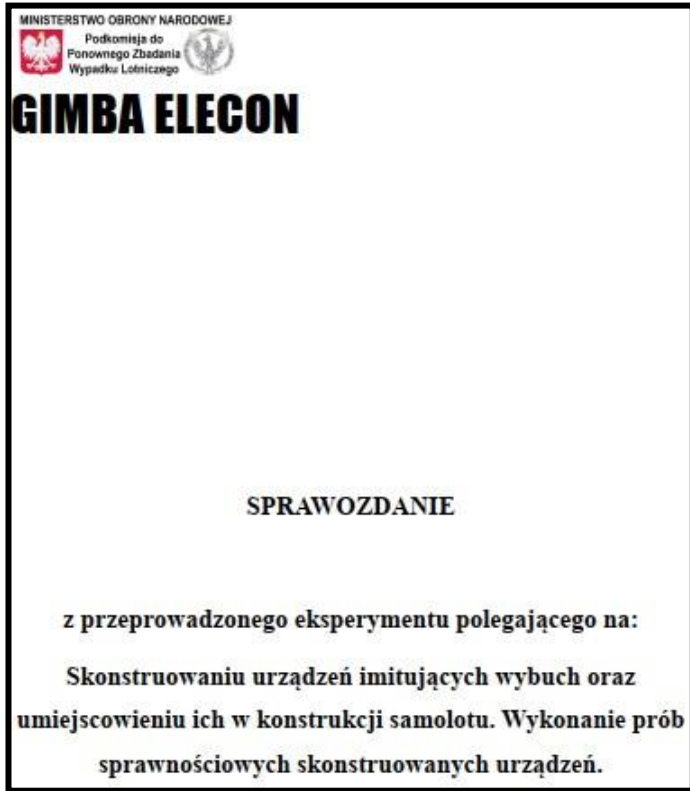
Fot. 19 Radiowe urządzenia wybuchowe skonstruowane na potrzeby eksperymentu.

Zasięg – 1600 m
Czas działania – 58 godzin

Raport Podkomisji - rozdz. 2.7.3:

„Tuż przed wylotem do Smoleńska została podłożona druga część bomby w przestrzeni pod klapą opisaną powyżej. W zaplanowanym miejscu i czasie za pomocą kodowego toru transmisji radiowej spowodowano wybuch lewego skrzydła”.

Podsumowanie eksperymentów pirotechnicznych (2017-2021)



Raport Podkomisji - rozdz. 2.7.3:

„Tuż przed wylotem do Smoleńska została podłożona druga część bomby w przestrzeni pod klapą opisaną powyżej. W zaplanowanym miejscu i czasie za pomocą kodowego toru transmisji radiowej spowodowano wybuch lewego skrzydła”.

Podsumowanie eksperymentów pirotechnicznych (2017-2021)



Podsumowanie eksperymentów pirotechnicznych (2017-2021)



„Zdanie odrębne” Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego

Skład ZLN

- Marek DĄBROWSKI
- Wiesław CHRZANOWSKI
- Kazimierz GRONO
- Ewa Anna GRUSZCZYŃSKA-ZIÓŁKOWSKA,
- Andrzej ŁUCZAK

1. Od wiosny 2018 roku, A. MACIEREWICZ ściśle podporządkował merytoryczne aspekty badania kwestiom politycznym i propagandowym.
2. Niedostatecznym poziomem merytorycznym prezentowanych wniosków.
3. Przewodniczący konsekwentnie utrudniał lub wręcz uniemożliwiał ZLN prace z zakresu ustalenia stanu technicznego układu sterowania.
4. Podkomisja odrzuciła dużą część materiału dowodowego.
5. Dowody przeczące przyjętej tezie były ignorowane lub kwestionowane jako fałszywe.
6. Narracja Podkomisji skupiła się wokół domniemanego, szeroko rozgałęzionego spisku.
7. Przewodniczący dopuścił do dewastacji samolotu Tu-154M nr 102.

„Zdanie odrębne” Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego

8. Ukrywano ekspertyzy i materiały źródłowe przed wybranymi członkami Podkomisji.
9. Manipulowano informacją poprzez publiczne twierdzenia, że konkretne prace zostały zatwierdzone przez wszystkich członków Podkomisji.
10. Wnioskowanie przeprowadzone przez Podkomisję oparte jest na wybiórczo dobieranym materiale dowodowym. Zarówno dane wejściowe, jak i wyniki niektórych eksperymentów są co najmniej błędne.
11. Część prac nie została zakończona. Innych z kolei w ogóle nie rozpoczęto z powodu stosowanej przez A. MACIEREWICZA obstrukcji tych wątków, którymi nie był bezpośrednio zainteresowany.
12. **Skala nieprawidłowości i zaniedbań w pracach Podkomisji powoduje, że jej ustalenia nie powinny być traktowane jako oficjalne stanowisko Ministerstwa Obrony Narodowej i Państwa Polskiego.**

Antoni Macierewicz <[REDACTED]>

Sat, May 16, 2020 at 9:46 PM

To: "Binienda, Wiesław K" <[REDACTED]>

Wiesławie,

Uważam, że tę dyskusję warto kontynuować. Ale proszę nie przekazywać im materiałów NIAR do czasu, gdy otrzymamy końcowy Raport. Oczywiście nie dotyczy to symulacji uderzenia w brzozę tak jak nie dotyczy wyników badań Kazika i materiałów pokazujących, że TU 154 odszedł na drugi krąg. Podobnie zresztą - identyfikacji szczątków przez Tomasza. Te materiały powinny na razie wystarczyć w dyskusji póki nie otrzymamy pełnego Raportu. Musimy też uważać by do dyskusji nie włączono pobocznych wątków utrudniających porozumienie. Dlatego z naszej strony musi się ona ograniczać do Ciebie i Kazika. pzdr. am

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 by było dobrze abys poprosił go o "hard evidence" jaki spowodował zmianę jego opinii.

Wiesław

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

Sun, May 17, 2020 at 5:45 PM

Najważniejsze aby Ewa wycięła fragment Franka. Prawdopodobnie Lasek czeka na nasz krok, od swoich szpiegów wie albo liczy na to, że użyjemy nagrania 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, Laska 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.

Dewastacja samolotu Tu-154M nr 102

Cele prac Podkomisji:

- Pomiary geometrii samolotu Tu-154M na potrzeby budowy modeli numerycznych.
- Pobranie fragmentów konstrukcji samolotu w celu przygotowania próbek do badań laboratoryjnych.

Ustalenia:

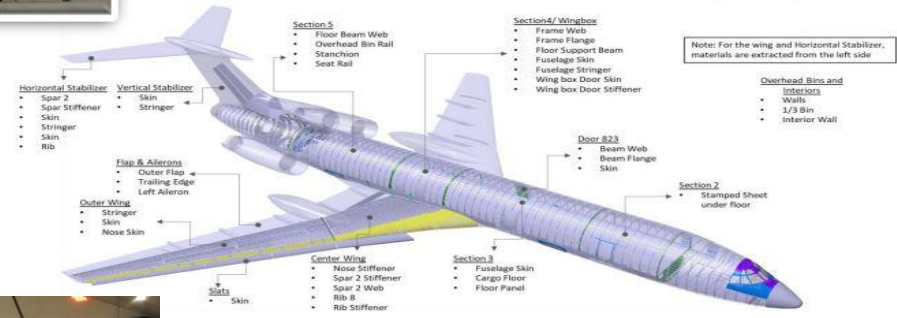
- Samolot po przebazowaniu do Mińska Mazowieckiego był sprawny technicznie, przeszedł uprzednio także gruntowny remont (10.09.2010 r.), posiadał unikalne wyposażenie.
- Prace prowadzili członkowie Podkomisji nie mający wymaganego do tego typu prac doświadczenia i wiedzy.
- Świadome zniszczenie samolotu jest nieodwracalne – nie jest możliwe przywrócenie go do stanu pierwotnego.
- Podpisujący, w imieniu Podkomisji, protokoły wykonania prac demontażowych ponosi odpowiedzialność za sposób realizacji demontażu samolotu.
- Nie było podstaw merytorycznych do zniszczenia samolotu.

Dewastacja samolotu Tu-154M nr 102

Lewe
skrzydło



Miejsca, w których wycinano próbki



Dewastacja samolotu Tu-154M nr 102

Uszkodzenia struktury płatowca



Wnętrze kadłuba



?



Zagubienie foteli z samolotu nr 101

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.

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.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DO SPRAW OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

„Konserwa”

Od: Wójcik Zofia
Wysłano: środa, 15 stycznia 2020 10:38
Do: Palonek Marta
Temat: t
Załączniki: Niszczenie KONSERWY 2 2020.01.14.pptx; Niszczenie KONSERWY 1 2020.01.06.pptx

Specjalista ds. obsługi
Ministerstwo Obrony Narodowej

Od: Kazimierz Nowaczyk <[REDACTED]>
Wysłano: wtorek, 7 lipca 2020 00:35
Do: Binienda, Wiesław K
DW: Antoni Macierewicz; Tomasz Ziemiński; Janusz Bujnowski; Jabczyński Jacek
Temat: Re: Kockpit, drzwi 823, lewe skrzydło
Załączniki: movie_011.mov

Niszczenie konserwy, silników i ogona do 730 ms.
Pozdr.
KN

Od: Kazimierz Nowaczyk <[REDACTED]>
Wysłano: czwartek, 25 czerwca 2020 12:20
Do: Binienda, Wiesław K
DW: Antoni Macierewicz; Tomasz Ziemiński; Janusz Bujnowski; Jabczyński Jacek; Wójcik Zofia
Temat: Re: Drzwi 823 do czasu 560ms

P.S.
Efektem tego "nachodzenia" jest zgniatanie konserwy nie tylko od dołu, ale również od góry.
KN

„Konserwa”

Od: Kazimierz Nowaczyk <[REDACTED]>
Wysłano: poniedziałek, 6 lipca 2020 12:17
Do: Binienda, Wiesław K
DW: Antoni Macierewicz; Tomasz Ziemiński; Janusz Bujnowski; Jabczyński Jacek
Temat: Re: Kockpit, drzwi 823, lewe skrzydło

W ujęciu od strony ziemi widać, że konserwa zapada się do środka, ale nie pęka wzdłuż osi.

Pozdr.

KN

TU-154
7m4 0.73
:Pod



Zagadnienia finansowo-budżetowe

Zabezpieczenie finansowe i koszty funkcjonowania Podkomisji

AGENDA

- Zestawienie wydatków Podkomisji
- Wydatki eksperckie
- Wynagrodzenia członków Podkomisji
- Podróże służbowe członków Podkomisji
- Pozostałe wydatki i koszty na rzecz Podkomisji

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DO SPRAW OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Syntetyczne zestawienie wydatków Podkomisji w latach 2016-2023

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE KOSZTÓW RODZAJOWYCH	SUMA KOSZTÓW RODZAJOWYCH W LATACH								OGÓŁEM
		2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	
1.	Usługi eksperckie	163 298	1 397 746	4 949 516	4 734 463	4 035 087	315 954	1 118 905	140 554	16 855 523
2.		34 557 921								551 385
3.										421 454
4.										258 699
5.										099 328
6.										951 229
7.	Zakwaterowanie w hotelach									32 854
8.	Tłumaczenia rozmów z ekspertami zagranicznymi	221	61 897	10 615	1 781	0	0	0	0	74 515
Razem w latach:		1 561 054	3 614 428	7 535 705	7 340 537	6 539 351	2 725 878	3 150 077	2 090 893	34 557 921

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DO SPRAW OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Wydatki eksperckie

NAZWA PODMIOTU/RODZAJ KOSZTÓW	05.02.2016 r. – 10.08.2021 r.	11.08.2021 r. – 15.12.2023 r.	OGÓŁEM
Usługi eksperckie, w tym:			
a) National Institute for Aviation Research (NIAR) m. Wichita (USA)	7 914 461	0	7 914 461
b) Wojskowa Akademia Techniczna m. Warszawa, w tym „LARE”	3 389 200	1 067 722	4 456 922
c) eksperci zagraniczni:	924 368	0	924 368
• Arnold Frank TAYLOR	174 900	0	174 900
• Christer MAGNUSSON	48 122	0	48 122
• Christopher Alan PROTHEROE	137 104	0	137 104
• Göran LILJA	83 380	0	83 380
• pozostali eksperci	480 862	0	480 862
d) eksperci krajowi (firmy, osoby fizyczne)	3 306 200	253 572	3 559 772
Razem w okresie:	15 534 229	1 321 294	16 855 523

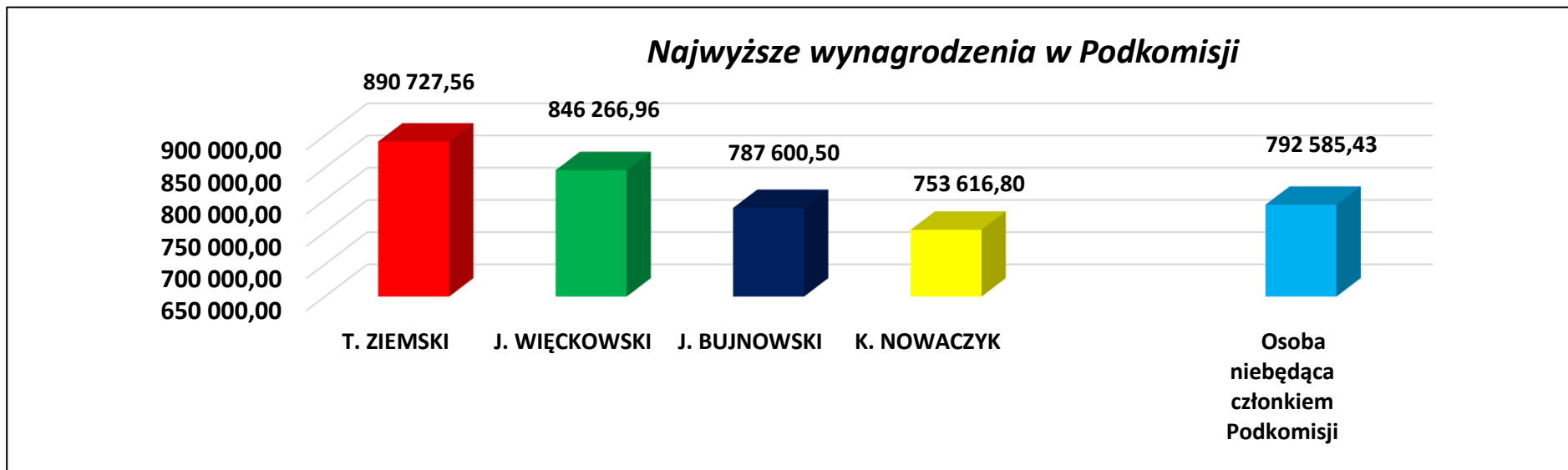
Wynagrodzenia członków Podkomisji

WYSZCZEGÓLNIENIE	WYNAGRODZENIA WYPŁACONE W LATACH 2016-2023									OGÓŁEM
	od - do 05.02.2016 r. – 10.08.2021 r.						od - do 11.08.2021 r. – 15.12.2023 r.			
	2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	
Wynagrodzenia za prace na rzecz Podkomisji	1 105 739	1 619 994	2 010 627	1 949 163	1 742 243	1 199 115	369 305	1 298 506	1 356 694	12 651 385
Razem w okresie:	9 626 880						3 024 505			12 651 385

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DO SPRAW OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Wynagrodzenia członków Podkomisji i osób pracujących na jej rzecz w ujęciu statystycznym

Lp.	Progi przychodowe (zł)	Liczba osób	Wartość wynagrodzeń (zł)
1.	od 0,00 do 250 000	8	898 830,63
2.	powyżej 250 000 do 500 000	2	834 849,51
3.	powyżej 500 000 do 750 000	11	6 846 908,01
4.	powyżej 750 000 do 900 000	5	4 070 797,26
RAZEM		26	12 651 385,39



MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DO SPRAW OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

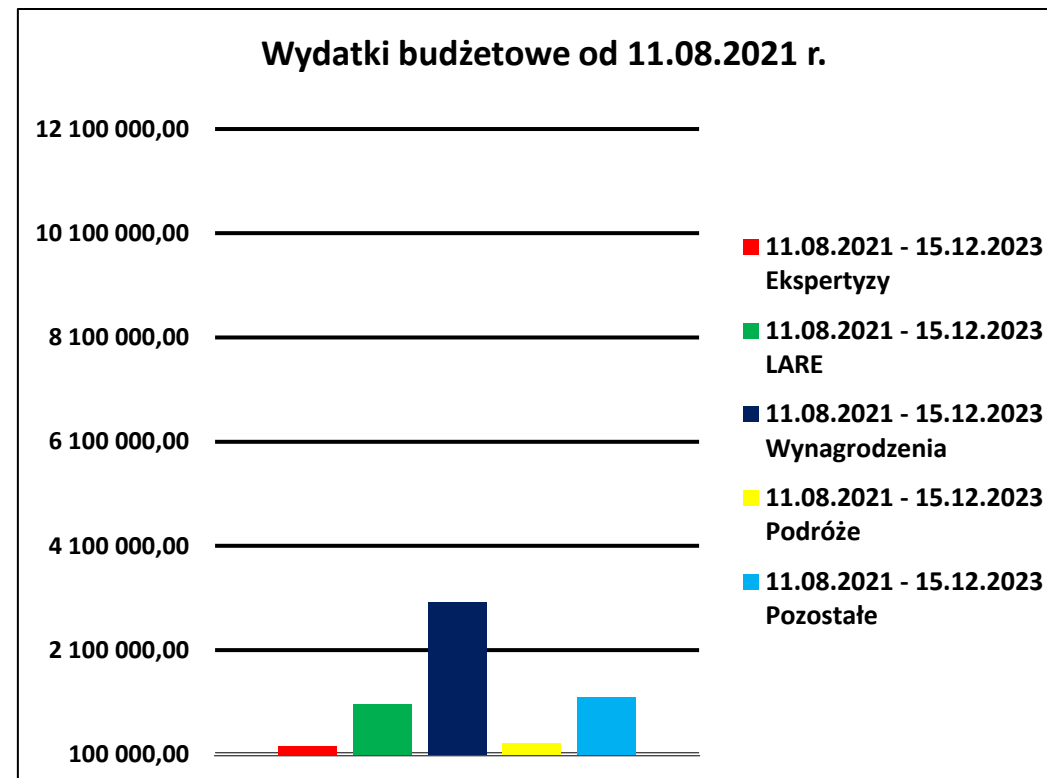
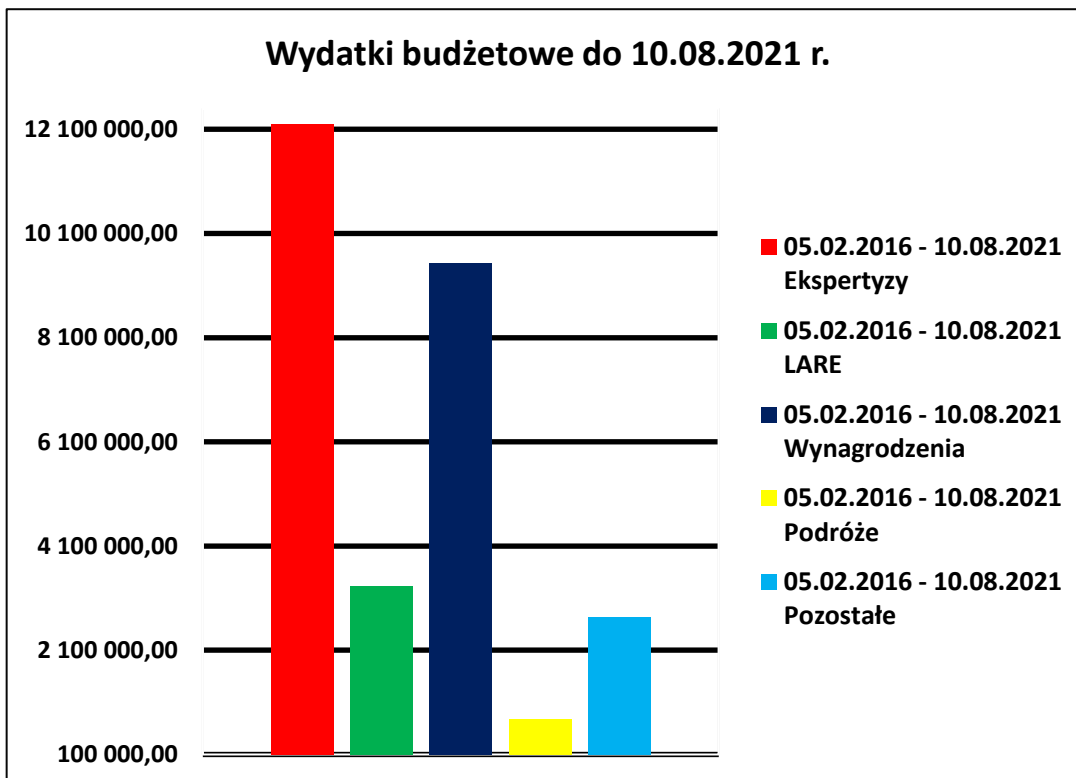
Podróże służbowe członków Podkomisji

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE RODZAJOWE KOSZTÓW	SUMA WYDATKÓW W LATACH								OGÓŁEM
		2016 r.	2017 r.	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	
1.	Przejazdy pojazdami prywatnymi w celach służbowych	13 664	65 266	81 981	61 527	44 194	85 608	85 765	74 759	512 765
	<i>Liczba przejechanych kilometrów</i>	<i>25 660</i>	<i>118 989</i>	<i>156 310</i>	<i>117 450</i>	<i>72 835</i>	<i>129 783</i>	<i>105 014</i>	<i>89 995</i>	<i>816 037</i>
2.	Przeloty (bilety lotnicze)	73 443	105 282	23 734	35 331	7 502	9 185	6 049	3 390	263 917
3.	Zakwaterowanie w hotelach (ryczałty za nocleg)	5 032	14 384	29 568	21 909	26 288	38 721	49 742	52 906	238 551
4.	Zwroty za bilety komunikacji naziemnej	9 073	25 426	21 565	18 822	3 990	229		1 080	80 184
5.	Wartość wypłaconych diet	248	1 200	2 321	143					3 911
Razem w latach:		101 459	211 557	159 169	137 732	81 975	133 743	141 557	132 136	1 099 328

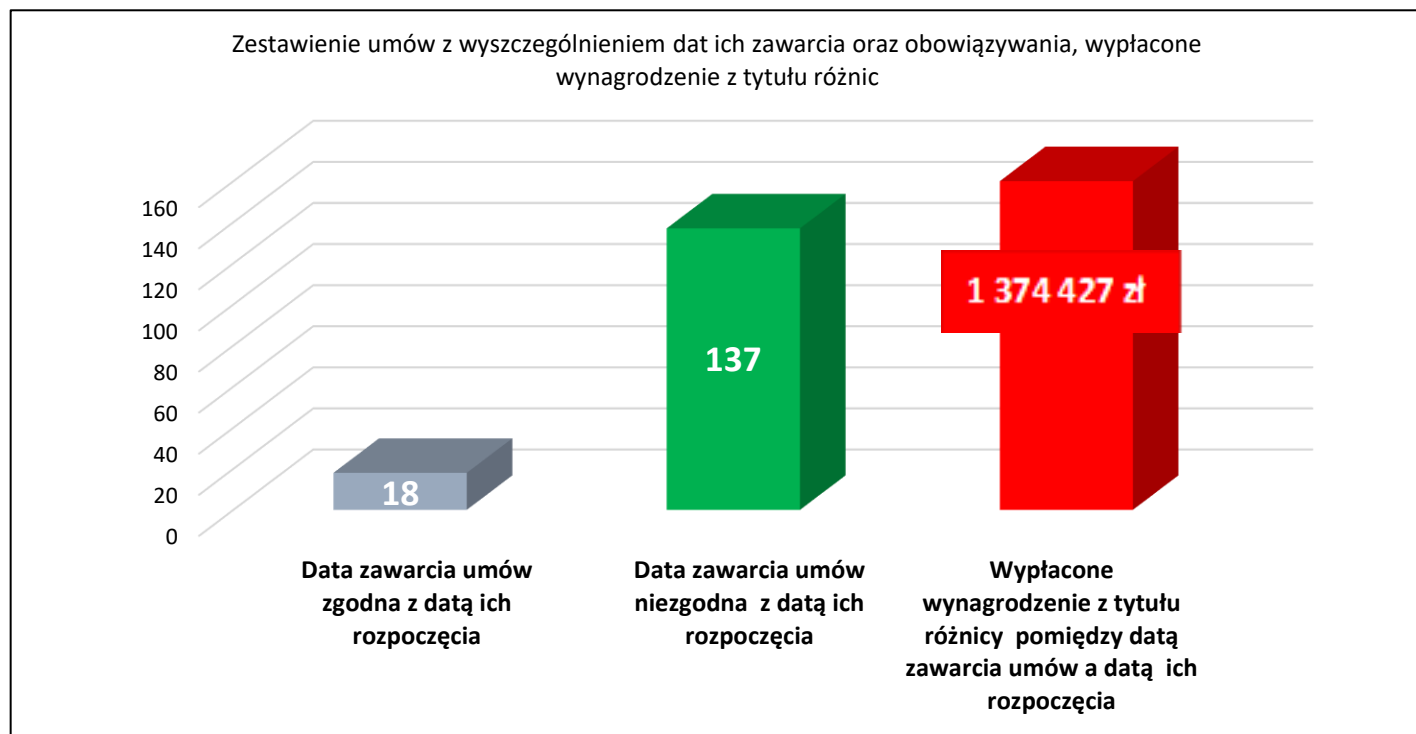
Pozostałe wydatki i koszty na rzecz Podkomisji

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	od - do 05.02.2016 r. – 10.08.2021 r.	od - do 11.08.2021 r. – 15.12.2023 r.	OGÓŁEM
1.	Wydatki rzeczowe:			
	<i>a) ubezpieczenia społeczne na koszt pracodawcy</i>	1 056 029	365 425	1 421 454
	<i>b) wynajem pomieszczeń i opłaty za zużyte media</i>	306 198	273 439	579 637
	<i>c) usługi hotelowe sfinansowane bezpośrednio z poziomu centralnego</i>	203 958	41 832	245 790
	<i>d) usługi informatyczne, drukarskie, prawne, logistyczne</i>	173 563	50 142	223 705
2.	Pozostałe koszty:			
	<i>a) ochrona osobista A. MACIEREWICZA wraz z pojazdem służbowym w okresie od lutego 2018 r. do grudnia 2023 r.</i>	139 140	91 160	230 300
	<i>b) ochrona pomieszczeń (służba dyżurna) i dyspozycyjność pojazdu służbowego</i>	162 109	137 461	299 570
	<i>c) zużycie otrzymanego sprzętu (amortyzacja), wyposażenia i materiałów</i>	705 307	245 322	951 229
Razem w okresie 2016-2023:		2 746 904	1 204 781	3 951 685

Wydatki budżetowe w okresie od 05.02.2016 r. do 15.12.2023 r.



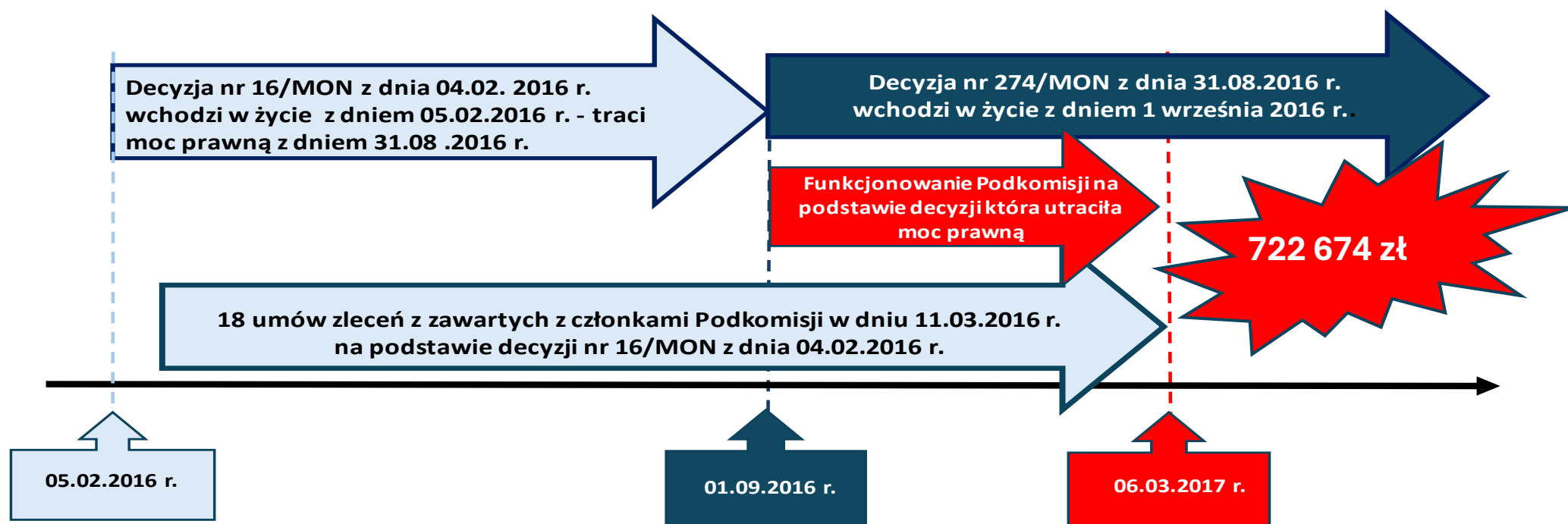
Postanowienia umów zleceń z członkami Podkomisji – skutki finansowe



Różnice czasowe pomiędzy datami obowiązywania umów, a datami ich zawarcia, wynosiły **4785 dni, tj. 13 lat** - z tego tytułu wypłacono wynagrodzenie w wysokości **1 374 427 zł**

Postanowienia umów zleceń z członkami Podkomisji – skutki finansowe

Funkcjonowanie Podkomisji w okresie od 01.09.2016 r. do 06.03.2017 r.
– naruszenie kryterium legalności



Ochrona informacji niejawnych

AGENDA

- **Dostęp do informacji niejawnych**
- **Naruszenia przepisów o ochronie informacji niejawnych**
- **Wykorzystywanie prywatnych kont pocztowych**

Dostęp do informacji niejawnych

Dla członków Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego od dnia 4 lutego 2016 r. do dnia 15 grudnia 2023 r. wydano przez:

1. Ministra Obrony Narodowej dla:

- 29 osób upoważnienia uprawniające do dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą ŚCIŚLE TAJNE.

2. Służbę Kontrwywiadu Wojskowego dla:

- 26 osób poświadczenia bezpieczeństwa uprawniające do dostępu do informacji niejawnych oznaczonych klauzulą ŚCIŚLE TAJNE.

Naruszenie przepisów o ochronie informacji niejawnych

- Przechowywanie przez niektórych członków Podkomisji kopii i wydruków materiałów niejawnych, pozostających poza ewidencją Kancelarii Tajnej Nr 8 Departamentu Ochrony Informacji Niejawnych MON.
- Wykorzystywanie (cytowanie) przez członków Podkomisji w treści **jawnego** załącznika Nr 39 do „Raportu z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu 154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej” **informacji niejawnych** przekazanych Przewodniczącemu Podkomisji.
- Przetwarzanie przez niektórych członków Podkomisji na **jawnym** serwerze Synology DiskStation o nazwie „KLON” **materiałów niejawnych**.

Wykorzystywanie prywatnych kont pocztowych

- Wykorzystywanie przez niektórych członków Podkomisji **prywatnych kont pocztowych** do wymiany informacji związanych z pracami Podkomisję, co jest niezgodne z wymaganiami określonymi w § 19 pkt. 2 REGULAMINU UŻYTKOWANIA ST MILNET-I Wersja 2.0 stanowiącego Załącznik nr 1 do SWB ST MILNET-I.

Charakterystyka pracy Podkomisji

AGENDA

- **Powołanie Podkomisji**
- **Przekroczenie delegacji ustawowej**
- **Kolizja funkcji posta i Przewodniczącego Podkomisji**
- **Uchwała kończąca badanie katastrofy**

Powołanie Podkomisji

- **Podkomisja do ponownego zbadania wypadku lotniczego** z dnia 10 kwietnia 2010 r., została powołana na mocy **decyzji Nr 16/MON Ministra Obrony Narodowej** z dnia 4 lutego 2016 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego.
- Funkcję Ministra Obrony Narodowej pełnił wówczas **Antoni MACIEREWICZ**.
- Powyższa decyzja została podjęta na podstawie **§ 28 ust. 2** rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Powołanie Podkomisji

- Podkomisja działała jako **odrębny podmiot**, którego skład był uzależniony m.in. od woli Ministra Obrony Narodowej.
- Działalność Podkomisji była **wielokrotnie przedłużana** decyzjami Ministra Obrony Narodowej.
- Ostatecznie Podkomisja **zakończyła swoje prace na mocy decyzji Nr 408/DP** Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 grudnia 2023 r. uchylającej decyzję w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego.

Przekroczenie delegacji ustawowej

- Przepis § 28 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego został **zmieniony** w taki sposób, że **kompetencje w zakresie wznowienia badania wypadku lotniczego zostały przyznane Ministrowi Obrony Narodowej**.
- Tym samym odebrano KBWL LP prawo do prowadzenia ponownego badania wypadku lotniczego w sytuacji wznowienia badania.
- **Minister Obrony Narodowej nadał sobie kompetencje rozporządzeniem, co jest niezgodne z zakresem upoważnienia ustawowego**. Intencją Ministra ON było uniezależnienie Podkomisji od jakichkolwiek wpływów KBWL LP.

Kolizja funkcji posta i Przewodniczącego Podkomisji

- Antoni MACIEREWICZ decyzjami Ministra Obrony Narodowej Mariusza BŁASZCZAKA był **powoływany w skład KBWL LP na jej członka oraz na Przewodniczącego Podkomisji.**
- Ponadto mimo obowiązku Antoni MACIEREWICZ **nie podpisał umowy o pracę** w jednostce podległej Ministrowi Obrony Narodowej lub ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.
- Przez okres około **6 lat** Antoni Macierewicz wykonywał funkcję Przewodniczącego Podkomisji, co skutkowało świadczeniem pracy poprzez „dorozumiane oświadczenie woli” - **wykonywanie pracy poprzez faktyczne czynności.**

Kolizja funkcji posła i Przewodniczącego Podkomisji

- **Antoni MACIEREWICZ jako poseł na Sejm naruszył zakaz formalnej niepołączalności mandatu poselskiego z inną funkcją**, będąc zatrudnionym w administracji rządowej na mocy decyzji Ministra Obrony Narodowej powołujących go w skład KBWL LP oraz na Przewodniczącego Podkomisji - art. 103 Konstytucji oraz art. 30 ustawy z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora.
- Ograniczenia prawne Konstytucji mają na celu zapobiec potencjalnemu konfliktowi interesów oraz zapobiec zjawisku stronnictwa czy braku obiektywizmu.

Uchwała kończąca badanie katastrofy

Uchwała nr 1/2021

Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego

z dnia 10.08.2021 r.

Wnioski końcowe

Wnioski końcowe

- Zespół **negatywnie ocenia funkcjonowanie powoływanych w latach 2016-2023 „Podkomisji”** do ponownego zbadania wypadku lotniczego samolotu Tu-154M,
- **cel działania Podkomisji** - wyjaśnienie przyczyn katastrofy i sformułowanie działań naprawczych **nie został zrealizowany**,
- podejmowane działania **nie były adekwatne do postawionych zadań** przez Ministra Obrony Narodowej i naruszały kryterium: **legalności, gospodarności, celowości i rzetelności**,
- Podkomisja **nigdy nie przeprowadziła oględzin** miejsca katastrofy i wraku samolotu Tu-154M nr 101 w Smoleńsku,

Wnioski końcowe

- **Minister Obrony Narodowej doprowadził do zmiany przepisów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze tj. rozporządzenia w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego,**
- **Minister Obrony Narodowej swoim działaniem przekroczył delegację ustawową i odebrał Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego kompetencje badawcze, doprowadził do powstania odrębnego podmiotu „Podkomisja”,**
- **Podkomisja bezprawnie anulowała Raport Końcowy z badania zdarzenia lotniczego samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY,**

Wnioski końcowe

- **Podkomisja skupiła się na udowadnianiu hipotezy wybuchu** odrzucając inne scenariusze przebiegu katastrofy – koncentrując swój wysiłek na **poszukiwaniu argumentów na jej potwierdzenie i negowaniu innych hipotez,**
- **świadomie i celowo wpływano na wnioski** z niektórych badań tak, aby **potwierdzić hipotezę wybuchu,**
- **pomijano lub odrzucano** wyniki badań niezgodnych z hipotezą wybuchu – **NIAR i EE,**
- Podkomisja **przerywała** prace prowadzone na jej rzecz w przypadkach gdy ich wyniki były **niezgodne z oczekiwaniami,**

Wnioski końcowe

- prowadzono prace badawcze w sposób **chaotyczny, bez planu, często w oparciu o doraźne decyzje Przewodniczącego,**
- **brak analiz** prawidłowości zaproponowanych i wykorzystanych metod badawczych przez wykonawców,
- **nie dokumentowano wyników** wielu prac w postaci raportów. Ich przyjęcie ograniczało się jedynie do oświadczenia Przewodniczącego (lub osoby upoważnionej) o wykonaniu pracy, co stanowiło podstawę do zapłaty wynagrodzenia,
- podejmowano **nieoptymalne działania** polegające na **dublowaniu tematów** prac badawczych, co naraziło Skarb Państwa na dodatkowe koszty,

Wnioski końcowe

- powoływano do składu Podkomisji osób **nieposiadających wymaganych kwalifikacji** w dziedzinie badania wypadków lotniczych co skutkowało **niewłaściwą oceną materiału badawczego i błędną weryfikacją** innych hipotez,
- **spowodowano trwałe zniszczenie** samolotu Tu-154M nr 102 poprzez świadome działanie członków Podkomisji - uniemożliwiające jego naprawę,
- **celowo przedłużano funkcjonowanie Podkomisji** przez Ministra Obrony Narodowej na wniosek Przewodniczącego Podkomisji bez uzasadnienia merytorycznego,
- **Podkomisja bezprawnie i niecelowo funkcjonowała po przyjęciu Raportu** z jej prac w dniu 10 sierpnia 2021 r.,

Wnioski końcowe

- zawierano umowy z ekspertami na świadczenie usług **po ich wykonaniu lub w trakcie realizacji**,
- stwierdzono występowanie **błędów merytorycznych** w zawartych umowach,
- stwierdzono świadczenie przez ekspertów usług na rzecz Podkomisji **bez zawarcia umów**,
- zawierano umowy na świadczenie usług eksperckich w zakresie prac badawczych, które nie miały **merytorycznego i badawczego uzasadnienia**,
- wypłacono wynagrodzenia na podstawie umów, **które wygasły**,
- zawierano z członkami Podkomisji **aneksów do umów**, które już wygasły,
- **nie przestrzegano postanowień i procedur** odbioru prac wykonanych na rzecz Podkomisji,

Wnioski końcowe

- stwierdzono - **nieuzasadnione wydatkowanie środków** z budżetu państwa na zabezpieczenie funkcjonowania Podkomisji przez Żandarmerię Wojskową oraz Dowództwo Garnizonu Warszawa,
- stwierdzono - **niesprawowanie nadzoru i kontroli** przez Ministra Obrony Narodowej nad zasadnością i celowością wydatków budżetowych poniesionych na rzecz Podkomisji,
- stwierdzono – że o konieczności wydatkowania środków publicznych celem zabezpieczenia potrzeb finansowych generowanych przez Podkomisję **decydował Przewodniczący Podkomisji,**

Wnioski końcowe

- udział procentowy wydatków na wynagrodzenia członków Podkomisji w stosunku do całościowych kosztów jej funkcjonowania dowodzi, iż **głównym zamiarem działalności Podkomisji było osiągnięcie jak najwyższych „profitów” finansowych** z pracy świadczonej na jej rzecz,
- stosunek wydatków eksperckich do wydatków na wynagrodzenia członków Podkomisji po 2021 roku dowodzi, że badanie i wyjaśnienie przyczyn katastrofy **nie było głównym celem** dalszej działalności Podkomisji,

Wnioski końcowe

- **naruszono przepisy ustawy o ochronie informacji niejawnych** przez członków Podkomisji, skutkujące wszczęciem postępowań wyjaśniających,
- **przetwarzano materiały niejawne** na jawnym serwerze SYNOLOGY o nazwie „**KLON**”,
- **wykorzystywano prywatne konta** pocztowe do wymiany informacji związanych z pracami Podkomisji, co jest niezgodne z procedurami obowiązującymi w resorcie obrony narodowej,
- **udostępniono materiał** będący własnością Podkomisji **osobom trzecim** nie wchodzącym w jej skład.

Dziękujemy za uwagę