



MAZOWIECKI ODDZIAŁ
ZANDARMERII WOJSKOWEJ
VII 01-163 Warszawa VII

(pieczęć nagłówkowa)

156

Sygn. akt

PROTOKÓŁ PRZESŁUCHANIA ŚWIADKA

Warszawa data 10 kwietnia 2010 r.

Przesłuchanie rozpoczęto o godz. 19:17, zakończono o godz. 22:24

Komendant Placówki Żandarmerii Wojskowej w Mińsku Mazowieckim
– kpt. Krzysztof KONOWROCKI

(stanowisko, stopień wojskowy, imię i nazwisko przesłuchującego)

przy udziale protokolanta-stenografa) **osobiście**

~~od którego odebrano przyrzeczenie określone w art. 144 § 3 kodeksu postępowania karnego)~~

oraz w obecności **bez udziału osób trzecich**

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

.....
(podpis świadka)

i zeznał:

1. Imię, nazwisko i imię ojca **Artur WOSZTYL s. Franciszka**
2. Data i miejsce urodzenia |
3. Wykształcenie |
4. Zawód, zatrudnienie **żołnierz zawodowy**
5. Stopień wojskowy i przynależność wojskowa **por. JW. 2139 w Warszawie**
6. Miejsce zamieszkania (adres) |
7. Karalność za fałszywe zeznania **ze słów nie karany**
8. Stosunek do stron: **obcy**

Świadka uprzedzono o treści art. 182 , ~~183~~ , ~~185~~ kodeksu postępowania karnego, na co świadek oświadczył **że pouczenie zrozumiał**

Tożsamość biegłego ustalono na podstawie |
Lotniczą w Warszawie.


.....
(podpis świadka)

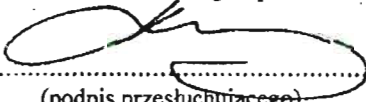
.....
(podpis przesłuchującego)

75+

2 karta protokołu przesłuchania świadka por. ARTURA WOSZTYLA z dnia 10.04.2010r.

Świadka wezwano, aby opowiedział wszystko, co mu jest w sprawie wiadome, po czym świadek zeznaje: Przed przesłuchaniem zostałem uprzedzony o treści artykułu 233 § 1 k.k. oraz pouczony o treści artykułu 182 k.p.k. Artykuły te są dla mnie zrozumiałe.-----
Zawodową służbę wojskową pełniłem od roku 1993 obecnie na stanowisku dowódcy załogi w 36 Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego w Warszawie. Do moich podstawowych obowiązków należy wykonywanie zgodnie z rozkazami lotów. Loty wykonuję na samolotach Jak – 40. Swoje zadania wykonuję w różnym składzie załogi, który uzależniony jest od tego który z żołnierzy jest w chwili dyspozycyjny do wykonania lotu. W dniu ~~31.03.2010~~ r. od dowódcy eskadry ppłk Stroińskiego dowiedziałem się, iż w związku z obchodami rocznicy zamordowania polskich oficerów w Katyniu w dniach 07 i 10.04.2010 r. będę realizował przeloty samolotem JAK – 40 na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa. W obu tych przelotach byłem dowódcą załogi, miałem tego samego drugiego pilota por. Rafała KOWALECZKO, natomiast zmianie uległ technik pokładowy i osoba z personelu pokładowego. W dniu 07.04.2010 r. technikiem pokładowym był chor. Marcin BOGUT, a w dniu 10.04.2010 r. chor. Remigiusz MUŚ. Natomiast w dniu 07.04.2010 r. obsługą pokładową zajmowała się p. Natalia JANUSZKO, a w dniu 10.04.2010 r. p. Aneta ŻULIŃSKA. Ten wylot w dniu 07.04.2010 r. związany był z pobytem w Katyniu premiera Donalda TUSKA. Moja załoga przetransportowała do Smoleńska członków „komisji do zadań trudnych”. W dniu tego wylotu były dobre warunki atmosferyczne i lądowanie wykonano z tzw. kręgu w pełnej widoczności pasa i z tzw. wektorowaniem. W trakcie tego przelotu nie zaobserwowałem żadnych niepokojących symptomów. Wylot został wykonany przez żadnych problemów. W dniu dzisiejszym realizowałem podobne zadanie. Około godz. 3.00 z całą załogą bez obsługi pokładowej spotkaliśmy się w domku pilota i po przebraniu i zabraniu swoich rzeczy udaliśmy się na odprawę celną do portu lotniczego. Po odprawie udaliśmy się do biura odpraw załóg, skąd do przeznaczonego do wylotu samolotu. Z uwagi na fakt, iż w wytypowanym do lotu samolocie nie udało się uruchomić silnika rozruchowego po trzeciej próbie w porozumieniu z dyżurnym ruchu lotniczego zmieniono samolot, który bez jakichkolwiek problemów uruchomił się i wykonano wylot. W trakcie tego przelotu przetransportowano 14 pasażerów – przedstawicieli mediów. Start samolotu odbył się około godz. 5.25. W trakcie przelotu nie było żadnych problemów. Lądowanie w Smoleńsku odbyło się o godz. 7.25 czasu polskiego. Według czasu rosyjskiego była godz. 9.25. Ja podając godziny będę operował czasem polskim, gdyż taki jest używany w prowadzonej dokumentacji. Zeznaję, iż około 10 – 15 minut przed lądowaniem nawiązaliśmy kontakt radiowy z wieżą na lotnisku w Smoleńsku. Kontroler ruchu lotniczego podał nam, iż

.....

.....
(podpis świadka)

.....

.....
(podpis przesłuchującego)

3 karta protokołu przesłuchania świadka por. ARTURA WOSZTYLA z dnia 10.04.2010r.

widoczność w rejonie lotniska wynosi 4000 metrów, która w czasie podejścia do lądowania zmniejszyła się do 1500 metrów. Po naszym lądowaniu warunki atmosferyczne dość gwałtownie zaczęły się pogarszać. Nad lotnisko nadciągnęła gęsta mgła w płatach, która bardzo znacznie ograniczyła widoczność. Mgłą w płatach charakteryzuje się tym, iż w bardzo krótkim czasie w sposób znaczny ogranicza widoczność. Wtedy przechodząca przez rejon lotniska mgła ograniczała widoczność w zakresie od 400 metrów do około 1000 metrów. Z tego co pamiętam to jak przebywaliśmy w samolocie i oczekiwaliśmy na przylot kolegów samolotem TU - 154M na lotnisku próbował wylądować rosyjski IŁ jeżeli dobrze zauważyłem to 76. W pierwszej próbie wspomniany IŁ wyszedł lekko z lewej strony pasa i pomimo nieudanej próby poprawienia błędu w prawą stronę odszedł na następne zejście. Podczas drugiej próby wyszedł jeszcze bardziej z lewej strony pasa zwiększył obroty i odleciał. W naszym samolocie nie słyszeliśmy korespondencji radiowej pomiędzy IŁ, a wieżą. Po tych dwóch nie udanych próbach widziałem jak z wieży wyszli ludzie. Zeznaję, iż pierwsze podejście IŁ-a obserwowałem z kabiny swojego samolotu, a drugie z drogi kołowania w pobliżu wieży, gdzie stał nasz samolot. W trakcie oczekiwania na przylot Tu - 154 M na dwóch swoich radiostacjach mieliśmy nastawione częstotliwości, które używaliśmy w trakcie przelotu i na których nasłuchiwalismy korespondencji kolegów. Około 20 minut do 30 minut przed katastrofą TU - 154M usłyszeliśmy ich korespondencję radiową z kontrolą obszaru albo Mińska lub Moskwy. Była to proceduralna korespondencja, która kierowała ich na lotnisko w Smoleńsku. Korespondencja ta była prowadzona w języku angielskim. Po jej zakończeniu swoją radiostacją wywołaliśmy kolegów z TU - 154M, aby przeszli na częstotliwość od 1 do 5. Jest to częstotliwość 123,45 MHz, przeznaczona do luźnych rozmów pomiędzy załogami samolotów. Wtedy w trakcie tego połączenia przekazałem drugiemu pilotowi TU - 154M kpt. Robertowi GRZYWNIE następującą informację cyt. „robi się tu cipa, widzialność spadła do 400 metrów, a podstawy obniżyły się grubo poniżej 50 metrów”. Przekazując mu te informacje podałem mu aktualne najgorsze warunki panujące nad lotniskiem. W tej chwili, a wtedy o tym nie myślałem nie podałem mu informacji, że jest to mgła w płatach. W tym miejscu pragnę zeznać, iż nawigator TU - 154 M por. Artur ZIĘTEK prowadził rozmowę radiową z kontrolerem prawdopodobnie z wieży w Smoleńsku gdzie kontroler zapytał się o pozostałość paliwa i zaplanowane lotniska zapasowe. Ponadto informował, o trudnych warunkach pogodowych i w przypadku pierwszego nie udanego podejścia do lądowanie, proponował odejście na lotnisko zapasowe. Ja obecnie nie pamiętam kolejności rozmów, ale na pewno o tej treści te rozmowy się odbyły. W pewnym momencie słyszeliśmy, że kontroler z wieży wektoruje ich i dostają zgodę na podejście do lądowania.

Woszył

 (podpis świadka)

[Signature]

 (podpis przesłuchującego)

Wtedy opuściliśmy samolot i zaczęliśmy nasłuchiwać nadlatujący samolot. W tych warunkach musieliśmy jedynie go nasłuchiwać, gdyż widoczność była bardzo ograniczona i nie można byłoby go zauważyć. Było to około godz. 8.35 polskiego czasu. Stojąc przy swoim samolocie usłyszeliśmy dźwięk silników TU – 154 M podchodzącego do lądowania. Rozpoznałem to po charakterystycznym dźwięku pracy silników tego modelu samolotu. Nadmieniam, że go nie widziałem, a jedynie słyszałem. Był dźwięk podejścia do lądowania na ustalonym zakresie pracy silników. W pewnym momencie usłyszałem, że silniki zaczynają wchodzić na zakres startowy, tak jakby pilot chciał zwiększyć obroty silnika, a tym samym wyrównać lot lub przejść na wznoszenie. W tej chwili zastanawiam się co mogło ich skłonić do takiego działania. Po dodaniu obrotów po upływie kilku sekund usłyszałem głośne trzaski, huki i detonacje. Do tego doszedł milknący dźwięk pracującego silnika, a następnie nastąpiła cisza. Dla mnie były to przerażające dźwięki, których mam nadzieję nigdy więcej w życiu nie usłyszę. Te dźwięki dobiegały z kierunku podejścia do lądowania. W tym miejscu pragnę zaznaczyć, że to zdarzenie ja jedynie słyszałem, gdyż mgła uniemożliwiała jego obserwację. Po nastaniu ciszy pierwsza myśl jaka przyszła mi do głowy to, że samolot się rozbił. Nie pamiętam dokładnie, jakich słów użyłem, ale głośno do kolegów powiedziałem, że chyba się rozbili. W tym samym momencie z wieży wyszedł jakiś mężczyzna, które po rosyjsku zapytaliśmy co się stało. Wymieniony stwierdził, że samolot odleciał. Od razu wydało nam się to niemożliwe, gdyż nie było słychać pracy silników odlatującego samolotu. Jednocześnie z lotnika ruszyły znajdujące się tam pojazdy: wozy strażackie, karetki pogotowia i szereg innych samochodów. Pojazdy te udały się pasem lotniska w kierunku, z którego słyszeliśmy dobiegające wcześniej dźwięki. Dla nas zachowanie służb lotniskowych wskazywało, że samolot się rozbił. Bezpośrednio po tym zadzwoniłem z telefonu komórkowego do dowódcy jednostki i do dyżurnego kierownika lotów w Warszawie, których powiadomiłem o moich przypuszczeniach. W między czasie wszystkie samochody wróciły w naszym kierunku opuściły przez bramę wjazdową teren lotniska i udały się ponownie w kierunku z które wcześniej dobiegały dźwięki. Wtedy do attache wojskowego w Moskwie zadzwonił por. KOWALECZKO i uzyskał od niego informację, iż samolot się rozbił i jego zdaniami nikt nie przeżył. Ponadto poinformował on, iż stoi około 20 metrów od statecznika rozbitego TU – 154 M, z którego rozpoznawalna jest jedynie szachownica. W jego ocenie samolot uderzył o ziemię w odległości około 1,5 km od progu pasa. W między czasie opadła całkowicie mgła i poprawiła się widoczność na lotnisku. Po około 2 godzinach od katastrofy postanowiliśmy pójść we trzech zobaczyć szczątki samolotu i dowiedzieć się, czy ktoś przeżył. Przez te dwie godziny biłem się z myślami, czy na pewno chcę to zobaczyć. Po dojściu do końca pasa

.....
(podpis świadka)


.....
(podpis przesłuchującego)

5 karta protokołu przesłuchania świadka por. ARTURA WOSZTYLA z dnia 10.04.2010r.

zauważyłem, że jest tam betonowe ogrodzenie, które uniemożliwiało dostęp do szczątków samolotu. Z tego powodu prawdopodobnie udające się na akcję ratowniczą samochodu musiały wrócić do bramy wyjazdowej z lotniska i udać się w miejsce katastrofy od strony zewnętrznej. W ogrodzeniu były wyłamane dwie płyty betonowe przez które udaliśmy się w miejsce katastrofy. W mojej ocenie szczątki samolotu znajdowały się w odległości około 40 metrów od ogrodzenia lotniska i około 500 metrów od progu pasa lekko z jego lewej strony. Było to mniej więcej w miejscu, z którego do lądowania podchodził rosyjski samolot IŁ. Szczątki TUPOLEWA były rozrzucone w pasie o długości 60 metrów i szerokości około 30 metrów. Wśród połamanego, pozgniatanego i skręcanego metalu zauważyłem fragmenty wózków podwozia głównego wraz z goleniami, statecznik i części kadłuba. Ponadto na całym tym obszarze były widoczne fragmenty ciał ludzkich, co było charakterystyczne nawet duże fragmenty ciał nie były okryte odzieżą. Tam na miejscu pytaliśmy się ludzi prowadzących akcję ratowniczą, czy ktoś przeżył i każdy zrezygnowany kiwał głową, że nie. Dla mnie był to wstrząsający i przerażający widok. Następnie otrzymaliśmy telefoniczną informację z Polski, iż jeżeli jesteśmy w stanie to mamy wrócić do Polski jak najszybciej zabierając ministra z kancelarii Prezydenta wraz z jego współpracownikami. Nie pamiętam nazwisk tych panów. Pomimo przybycia wymienionych do samolotu oraz pięciu dziennikarzy nie mogliśmy odlecieć z lotniska. Jak wynikało z rozmów z funkcjonariuszami rosyjskiej straży granicznej i celnej został do wyjaśnienia zatrzymany kontroler z wieży, a ponadto została zamknięta granica państwowa Rosji. Po upływie ponad dwóch godzin na lotnisku pojawił się nowy kontroler i otrzymaliśmy zgodę na start. Było to około godz. 15.35 czasu polskiego. Na lotnisku w Warszawie wylądowaliśmy o godz. 17.20. W czasie lotu nie było żadnych problemów. Zeznaję, iż na lotnisku w Smoleńsku nie ma żadnych urządzeń do precyzyjnego podejścia do lądowania. Lądowanie na Jak - 40 i TU - 154M odbywa się na zasadzie podejścia według 2NDB. To wszystko, co mam do zeznania w tej sprawie.-----
 Na tym protokół zakończono i po jego uprzednim przeczytaniu jako zgodny z treścią zeznań podpisano.-----

Protokół czytałem oobście i jest on zgodny z moimi zeznaniami.

.....
Woszyła
 (podpis świadka)

.....

 (podpis przesłuchującego)

Na zadane pytanie zeznaje; jeszcze przed startem około godz. 5.15, po zamianie samolotu, za pośrednictwem DKL drogą radiową otrzymałem aktualną informację o pogodzie w Smoleńsku. Nie pamiętam dokładnej treści tej informacji, ale pamiętam, iż warunki pogodowe, które mi przekazano były lepsze niż te które podano mi o godz. 4.20. W trakcie lotu, gdy wszedłem w kontakt radiowy z wieżą w Smoleńsku otrzymałem z tej wieży informacje o widzialności w rejonie lotniska 4000m. Podstawa chmur nie została mi podana. Poinformowano mnie jeszcze, iż występuje mgła. Ten komunikat został mi przekazany w języku rosyjskim. Przed lądowaniem około 5-10 minut zostałem poinformowany, iż widzialność spadła do około 1500m. Pomiędzy tym pierwszym komunikatem z wieży Smoleńsk a tym drugim różnica czasowa wynosiła około 10 minut. W moim odczuciu w chwili samego mojego lądowania na Smoleńsku warunki pogodowe były lepsze niż te, które przekazał mi w ostatnim komunikacie kontroler z wieży w Smoleńsku. Podchodząc do lądowania światła APM-ów zobaczyłem z wysokości 120-130 m. Nie mniej jednak panowała gęsta mgła. Na zadane pytanie zeznaje; jeżeli chodzi o komunikację z wieżą to nie miałem żadnych problemów ze zrozumieniem ich poleceń. Moje lądowanie obsługiwał ten sam kontroler co w dniu 07.04.2010 r. Poznałem go po głosie. Na zadane pytanie zeznaje; do lądowania podchodziliśmy kursem 259, tzn. ze wschodu na zachód. Na zadane pytanie zeznaje; po otrzymaniu ciśnienia od kontrolera lotniska i ustawieniu tego ciśnienia na wysokościomierzach wysokość wskazywana była wysokością samolotu do progu pasa (ciśnienie QFE). Wysokość wskazywana przez wysokościomierze barometryczne porównałem z wysokością wskazywaną przez radiowysokościomierz i obie te wysokości wskazywały około 500m. Przy podejściu do lądowania z kursem 259 dochodziło do rozbieżności wskazań wysokości barometrycznej i radiowysokościomierza. Radiowysokościomierz w pewnych momentach wskazywał większą wysokość, tzn. wyższą. Nie jestem w stanie powiedzieć dokładnie jaka to była różnica. Pamiętam, że była znacząca. Na zadane pytanie zeznaje; po wylądowaniu ja albo por. Kowaleczko telefonicznie poinformowaliśmy DKL w Warszawie o fakcie wylądowania. Nie jestem w stanie powiedzieć czy telefonicznie ja albo por. Kowaleczko podawaliśmy warunki meteorologiczne panujące na lotnisku w Smoleńsku. Do mnie z Warszawy nikt nie dzwonił i nie pytał się o warunki atmosferyczne jakie panują na lotnisku w Smoleńsku. Po wylądowaniu około godz. 7.20 warunki atmosferyczne panujące na lotnisku utrzymywały się przez jakiś czas, myślę, że przez około 30 minut, na podobnym poziomie jak przy moim lądowaniu. Następnie zaczęła nadciągać mgła w płatach, która przez krótki czas ograniczała widzialność do około 400m. Po czym te warunki poprawiały się do tych jakie panowały przy moim lądowaniu. Mam na myśli tylko widoczność. Zmiany te były bardzo dynamiczne. W momencie lądowania IŁ-76 moim zdaniem widzialność wynosiła około 1000m, sylwetkę samolotu zaś zobaczyłem gdy był na wysokości pomiędzy 300-400m. Podejście IŁ-a widziałem z mojego samolotu. Drugie podejście widziałem z zewnątrz, tzn. stałem obok JAK-40. Warunki moim zdaniem miał identyczne jak przy pierwszym podejściu. Ja nie słyszałem rozmów pomiędzy wieżą a IŁ. Radio w JAK-40 było wyłączone. Radio włączyliśmy w JAK-40 około godz. 8.00. Mieliliśmy włączone dwa radia. Jedno nastawione na Mińsk a drugie na Moskwę. Magnetofon był wyłączony. Chciałbym zeznać, iż wcześniej ja podjąłem decyzję o wyłączeniu zbędnego sprzętu w celu oszczędzania akumulatorów. W pewnym momencie usłyszałem załogę TU-154 M i wtedy poprosiłem por. Kowaleczkę aby przekazał załogę TU-154 by tamci przeszli na częstotliwość od 1 do 5. Z Tupolewa poszło „OK”. Nie jestem jednak w stanie powiedzieć kto z członków załogi Tupolewa to wypowiedział. Następnie osobiście rozmawiałem z mjr

PROKURATOR
WOJSKOWEJ PROCESURY KRIMINALNEJ
w Warszawie

ppłk mgr KOPOL KOPCZYK

Wojtył

Robertem Grzywną. W trakcie tej rozmowy przekazałem mu najgorsze warunki atmosferyczne panujące w danej chwili. Podałem mu, że widać około 400m i moim zdaniem podstawa tego jest grubo poniżej 50m. chciałem zeznać, iż zanim podałem wysokość i widzialność mjr Grzywnie wypowiedziałem „zrobiła się tu cipa”. W tym momencie przerwano przesłuchanie świadka o godz. 10.55 celem udania się świadka do samochodu prywatnego – wykupienia biletu parkingowego. W tym miejscu o godz. 11.05 dnia 21.04.2010 r. wznowiono przesłuchanie. Chciałem zeznać, iż mówiąc o podstawie miałem na myśli podstawę jaka była przy lądowaniu IŁ-76. Nie jestem w stanie powiedzieć jaka różnica czasowa była pomiędzy lądowaniem IŁ-76 a moją rozmową z mjr Grzywną. Ponadto powiedziałem mjr Grzywnie, że jeżeli zdecydują się podejść raz czy dwa razy to powiedziałem żeby nie schodzili poniżej 50m i odeszli na zapasowe. Z tego co pamiętam, to mjr Grzywna zapytał się mnie, a jak my lądowaliśmy. Ja odpowiedziałem mu, że nam się udało. Nie podawałem mu moich warunków przy lądowaniu. Mjr Grzywna skwitował naszą komunikację mówiąc „Dzięki, porozmawiam z Arkiem”. Nie wykluczam, że powiedział „Dzięki, przekażę Arkowi”. W moim odczuciu jak przekazałem mjr Grzywnie informacje o pogodzie, to wydaje mi się, że w jego głosie słyszałem zdenerwowanie. Ale jest to moje odczucie. Ja nie słyszałem rozmów pomiędzy załogą Tupolewa, tzn. pomiędzy nimi. Później słyszałem korespondencje prowadzoną pomiędzy Tu-154 a wieżą w Smoleńsku. Słyszałem, iż kontroler lotniska poinformował załogę Tupolewa o widzialności 400m i jeszcze słyszałem jak mówił do nich, żeby nie schodzili poniżej 50m i jak nie zobaczą lotniska odeszli na zapasowe. Ta korespondencja odbywała się w języku rosyjskim. Po tym ja wyszedłem z JAK-40, tak samo jak i moja załoga, i nastuchiwaliśmy już z zewnątrz dźwięków silników Tupolewa. Jeżeli chodzi o rozmowy pomiędzy TU-154 a wieżą to słuchałem tego do trzeciego zakrętu TU-154 czyli do momentu jak oni byli na wysokości 500m. Nie słyszałem komunikatu z wieży, że TU-154 może lądować. Tak jak zeznałem wyżej słyszałem tylko to co podałem wcześniej. Chciałem jeszcze dodać, iż przed podaniem przez kontrolera widoczności, kontroler pytał się załogę TU-154 jakie mają lotniska zapasowe i jaką pozostałość paliwa. Nie jestem w stanie powiedzieć kto odpowiadał wieży na te pytania. Na zadane pytanie zeznaję; ja na lotnisku w Smoleńsku po raz pierwszy lądowałem w dniu 7.04.2010 r. Lotnisko w dniu 07.04.2010 r. było wyposażone w dwie radiolatarnie bez kierunkowe, tzw. bliższa oddalona 1 km od progu pasa i dalsza oddalona o 6 km od progu pasa (2xNDB). Mówię o podejściu z kierunku 259. Nie jestem w stanie powiedzieć czy w dniu 07.04.2010 r. lotnisko było wyposażone w APM (jest to tzw. bramka składająca się z potężnych reflektorów ustawionych przy progu pasa, które pozwalają pilotowi zlokalizować próg pasa w szczególności w trudnych warunkach atmosferycznych). Dodatkowo lotnisko było wyposażone w system świateł umożliwiający określenie krawędzi bocznych pasa oraz jego progu i końca. Z tego co pamiętam, to było wszystko. Natomiast w dniu 10.04.2010 r. lotnisko było wyposażone w te dwie NDB (2xNDB) na pewno w APM i światła o których zeznałem powyżej. Żadnego dodatkowego systemu nie było. Chciałem uściślić, iż na kartach podejścia które otrzymałem przed lotem było opublikowane podejście według systemu RSBN (radionawigacyjny system bliższej nawigacji). Na JAK-40 nie posiadamy takiego wyposażenia i ja podchodziłem 2xNDB. Nie wiem czy TU-154 jest w to wyposażony. Nie latam na TU-154. Na zadane pytanie zeznaję; w dniu 10.04.2010 r. TU-154 podchodził do lądowania kursem 259. Na zadane pytanie zeznaję; po katastrofie naszego TU-154, tzn. pomiędzy nastąpieniem katastrofy a czasem około 1 godz. i 30 minut po katastrofie, ja zauważyłem, iż jacyś ludzie w mundurach wykonują jakieś czynności przy oświetleniu

PROKURATOR
WOJSKOWEJ PROKURATURY ODRĘBOWEJ
w Warszawie

ppłk mjr Karol KOPCZYK

Went

krawędzi pasa startowego. Nie widziałem aby to robili przy APM. Chciałbym w tym miejscu zeznać, iż APM-y były wystawione na podwoziu samochodów nie wiem jakiej marki. Dwa APM-y były na podwoziu samochodu, a trzeci zamontowany na stałe przy lewej krawędzi pasa. Przy APM-ach na samochodach cały czas byli jacyś ludzie. W momencie kiedy ja lądowałem, na pewno dwa APM-y świeciły. Nie jestem pewny co do trzeciego, czyli tego zamontowanego na stałe. Na zadane pytanie zeznaję; dobrze znałem kpt. Protasiuka. Latałem z nim na JAK-40, ale sporadycznie. Jego podstawowym typem był TU-154. Z tego co mi jest wiadome, to kpt. Protasiuk często latał na wschód. Natomiast jeżeli chodzi o jego loty do Smoleńska, to wiem, że w/w na pewno lądował na tym lotnisku w dniu 07.04.2010 r. Nie wiem czy wcześniej wykonywał tam loty. Jeżeli chodzi mjr Grzywnę on też latał na wschód. Nie jestem w stanie odpowiedzieć czy mjr Grzywna wcześniej lądował na lotnisku w Smoleńsku. Por. Ziętek też latał na wschód. Nie wiem czy lądował wcześniej na lotnisku w Smoleńsku. To samo się tyczy chor. Michalaka. Co do kpt. Protasiuka, to jestem pewny, iż znał język rosyjski. Co do reszty członków załogi nie jestem w stanie odpowiedzieć. Na zadane pytanie zeznaję; nic nie jest mi wiadome na temat jakichkolwiek problemów zdrowotnych czy też rodzinnych załogi TU-154. Na zadane pytanie zeznaję; przed wylotem w dniu 10.04.2010 r. nie umawiałem się z nikim z załogi TU-154, że będę się z nimi kontaktował drogą radiową po wylądowaniu w Smoleńsku. W tym miejscu świadek dołączył do protokołu sporządzony przez siebie szkic lotniska w Smoleńsku z zaznaczeniem APM i świateł drogi startowej. To wszystko co mam do zeznania. Na tym protokół przesłuchania zakończono i po osobistym przeczytaniu jako zgodny z treścią zeznań podpisano.

Protokół cytatem orobicie) jest zgodny z treścią
moich zeznań.

Worbył

PROKURATOR
WOJSKOWEJ PROKURATURY OBYWATELSCZEJ
w Warszawie

ppłk mjr Karol KOPCZYK



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

72921

MON – Prok /38

Po. Śl. 54/10

PROTOKÓŁ PRZESŁUCHANIA ŚWIADKA

Warszawa, dnia 12 marca 2012 roku

Przesłuchanie rozpoczęto o godzinie: 9:35

Zakończono o godzinie 12:20

Prokurator Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie
major Jarosław Sej,

(stanowisko, stopień wojskowy, imię i nazwisko przesłuchującego)

przy udziale: **bez udziału innych osób**

od którego odebrano przyrzeczenie określone w artykuł 144 § 3 kodeksu postępowania karnego*)

oraz w obecności.: **bez udziału innych osób**

przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, po uprzedzeniu go w myśl artykuł 190 kodeksu postępowania karnego o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego zeznania z artykuł 233 § 1 kodeksu karnego, świadka poinformowano także o treści artykuł 306 oraz 307 kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej z dnia 13 czerwca 1996 roku, co świadek stwierdził swym podpisem

(podpis świadka)

i zeznał:

1. Imię, nazwisko i imię ojca: **Artur WOSZTYL syn Franciszka,**
2. Data i miejsce urodzenia: |
3. Wykształcenie: |
4. Zawód, zatrudnienie: **emeryt wojskowy,**
5. Stopień wojskowy i przynależność wojskowa: **porucznik rezerwy,**
6. Miejsce zamieszkania (adres): |
7. Karalność za fałszywe zeznania, oskarżenia: **według ustnego oświadczenia nie karany**
8. Stosunek do stron: **obcy**

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

Tożsamość świadka ustalono na podstawie |

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

.....
 (podpis protokolanta)

.....
 (podpis świadka)

.....
 (podpis przesłuchującego)

Świadka pouczone o odpowiedzialności karnej określonej w artykule 233 § 1 kodeksu karnego za składanie fałszywych zeznań, jak również o treści artykułu 183 kodeksu postępowania karnego, a także o treści przepisów artykułu 306 i 307 kodeksu karnego Federacji Rosyjskiej, świadek oświadczył iż pouczenie zrozumiał.-----

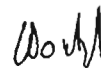
Świadka wezwano, aby zeznał wszystko co jest mu w sprawie wiadome, po czym świadek zeznaje. Byłem w tej sprawie już przesłuchiwany, podtrzymuję złożone w tej sprawie zeznania, nie chcę ich uzupełniać. -----

Na zadane pytanie, w jaki sposób, po wykonanym locie, załoga dokumentowała dane o locie, świadek zeznaje: Dane takie odnotowywane były w rozkazie lotu, każdorazowo po wykonanym zadaniu. Odnotowywane informacje, to data i godzina startu i lądowania, czas od uruchomienia silników do ich wyłączenia, z rozbiciem na czas startu i lądowania oraz warunki meteorologiczne w czasie i miejscu lądowania. Ponadto odnotowywano tankowanie paliwa, każdorazowo po dotankowaniu samolotu w miejscu lądowania. Dane o czasie wpisywane były w oparciu o pokładowy zegar. Dane meteorologiczne wpisywano w oparciu o informacje uzyskane z wieży przed lądowaniem oraz realną obserwację w czasie lądowania. Rozkaz wypełniany był z reguły przez drugiego pilota, technik pokładowy uzupełniał bądź przekazywał drugiemu pilotowi informację o tankowaniu i obsłudze lotniskowej. Dowódca załogi był zobowiązany do weryfikacji wpisanych danych. Przez pewien okres czasu rozkaz po jego wypełnieniu musiał podpisać dowódca, nie pamiętam kiedy, ale o ile dobrze pamiętam, to już po katastrofie z dnia 10 kwietnia 2010 roku, uprawnienie do złożenia podpisu pod wypełnionym rozkazem uzyskał także drugi pilot. Tak wypełniony rozkaz przekazywany był do dowództwa eskadry, z tego co wiem, dowódca eskadry lub osoba go zastępująca, powinna była skontrolować rozkaz, co potwierdzał podpisem pod rozkazem. Następnie dane z rozkazu wprowadzono do prowadzonej w eskadrze ewidencji lotów. Następnie, nie rzadziej niż raz w miesiącu, dane z ewidencji lotów wprowadzane były do osobistych dzienników lotów personelu latającego. -----



Wskul

Na zadane pytanie, zeznaję, że pamiętam swoje zeznania z dnia 21 kwietnia 2010 roku. Zeznałem wówczas, że słyszałem, jak kontroler lotniska Smoleńsk-Północny poinformował załogę Tupolewa o widzialności 400 m i słyszałem jak mówił do nich, żeby nie schodzili poniżej 50 metrów i jeżeli nie zobaczą lotniska, żeby odeszli na zapasowe. Z tego co pamiętam, słowa te padły zaraz po mojej rozmowie z drugim pilotem Tupolewa Robertem Grzywną, w czasie której informowałem go o warunkach meteorologicznych na lotnisku. W tym miejscu świadkowi okazano protokół przesłuchania świadka Artura Woszytyła z dnia 21 kwietnia 2010 roku – karty 1163-1166, po czym świadek zeznaje: Zapoznałem się z okazanym mi protokołem. Są to moje zeznania, podtrzymuję je. Jestem pewien że słyszałem wydaną załodze Tu-154M komendę kontrolera z lotniska zakazującą zniżania poniżej 50 metrów. W tym miejscu świadkowi okazano karty od 63 do karty 155 opinii Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie, jak również odtworzono zapis z kanałów 1,2,3 rejestratora MARS-BM samolotu Tu-154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 roku, po czym świadek zeznaje. W okazanym mi spisanu zarejestrowanych rozmów nie odnalazłem spisanej komendy analogicznej do tej o której zeznałem, to jest zabraniającej zejścia poniżej 50 metrów. W trakcie odsłuchania zapisów, nie słyszałem też tej komendy. W trakcie odsłuchania wysłuchałem komendy: „od 100 metrów być gotowym do odejścia na drugi krąg”. Zeznaję, że w trakcie gdy padła ta komenda, ja 10 kwietnia 2010 roku nie mogłem już jej słyszeć, gdyż wyszedłem z samolotu na płytę lotniska. Zeznaję, że nie słuchałem wcześniej tego nagrania, jedynie w maju 2010 roku, gdy byłem w Moskwie, odtworzono mi krótki, końcowy fragment tego nagrania, prosząc o pomoc w identyfikacji jakiegoś dźwięku. Korespondencji pomiędzy Tu-154M a kontrolą lotniska w Smoleńsku przysłuchiwałem się jedynie 10 kwietnia 2010 roku, w końcowym fragmencie podejścia Tu-154M nie słuchałem korespondencji, byłem poza samolotem. Po zapoznaniu się i odsłuchaniu nagrania zeznaję, że podtrzymuję to, że w dniu 10 kwietnia 2010 roku usłyszałem informację przekazaną w języku rosyjskim na częstotliwości kontroli lotniska w Smoleńsku do załogi Tu-154M o odejściu na lotnisko zapasowe z wysokości 50 metrów w przypadku braku kontaktu wzrokowego z pasem. Nie pamiętam dokładnie słów, ale tak to usłyszałem. Umiejscawiając to czasowo, z tego co pamiętam, pojawiło się to tuż po mojej rozmowie z Robertem Grzywną. Nie potrafię wyjaśnić, czemu komenda ta nie jest zapisana na nagraniu. Nie wydaje mi się abym się pomylił, ale nie mogę



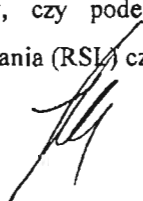
72724

tego wykluczyć. Nie potrafię wyjaśnić rozbieżności pomiędzy tym co zapamiętałem, a odsłuchanym zapisem i okazanym mi stenogramem. -----

Na zadane pytanie, czy głównodowodzący gen. A. Błasik dawał wytyczne do podjęcia decyzji, w tym i naruszających instrukcję dotyczącą bezpieczeństwa lotów, o lądowaniu na lotnisku Smoleńsk-Północny w dniu 10.04.2010 r. w trudnych warunkach pogodowych i widoczności będącej poniżej minimum dla niego i dla lotniska, tym samym wywierając na załogę presję na wykonanie rozkazu wraz z ryzykiem dla bezpieczeństwa samolotu, pasażerów i pilotów, świadek zeznaje: W dniu 10 kwietnia 2010 roku wykonałem lot na lotnisko Smoleńsk-Północny. Przed wykonaniem tego lotu nie widziałem się ani nie rozmawiałem z Dowódcą Sił Powietrznych generałem Andrzejem Błasikiem. Nie wiem, czy Dowódca Sił Powietrznych rozmawiał z załogą Tu-154M, który wykonywał lot na to samo lotnisko po mnie. Zeznaję, że nigdy nie było takiej sytuacji, aby generał Błasik wydawał mi, bądź innym członkom mojej załogi jakiegokolwiek wytyczne czy polecenia co do sposobu wykonania zadania lotniczego. Chcę dodać, że wielokrotnie wykonywałem loty z generałem Błasikiem, zarówno jako pasażerem, jak i jako szkolącym się pilotem. Wykonałem kilkakrotnie loty z generałem Błasikiem jako pilot-instruktor, szkoliłem go i byłem dowódcą załogi. Mogę powiedzieć, że generał Błasik zawsze stosował się do podejmowanych przeze mnie decyzji i zawsze wykonywał moje polecenia. -----

Na zadane pytanie, czy miały miejsce fakty odmowy załogom polskich statków powietrznych w zakresie lądowania na lotniskach Federacji Rosyjskiej, jeśli tak, to kiedy to było i w jakich okolicznościach oraz co było powodem podjęcia takich decyzji i jakie czynności w związku z tym zostały podjęte przez służby dyspozytorskie i kierowania lotami, świadek zeznaje: Nie wiem nic o tym, aby załogom z 36 splt wykonującym loty na lotniska Federacji Rosyjskiej, służby kontroli lotów, kiedykolwiek odmówiły zgody na lądowanie. Mnie taka sytuacja nigdy się nie przytrafiła.

Na zadane pytanie, czy świadek wykonywał loty na lotniska lotnictwa państwowego Federacji Rosyjskiej, jeżeli tak, to czy wykonywał je z rosyjskimi nawigatorami-liderami na pokładzie, czy kiedykolwiek wymagano wykonania lotu z takim nawigatorem-liderem na pokładzie, świadek zeznaje: Wykonywałem loty na lotniska lotnictwa państwowego Federacji Rosyjskiej w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 roku. Wcześniej na takie lotniska w Federacji Rosyjskiej lotów nie wykonywałem. W przypadku dwóch lotów o których zeznałem, nie wykonywałem ich z rosyjskim liderem na pokładzie. Wedle mojej wiedzy, strona rosyjska nie wymagała tego. Jeżeliby strona rosyjska tego wymagała, mielibyśmy takiego lidera na pokładzie, gdyż w przeciwnym razie nie otrzymalibyśmy zgody na lot. Zeznaję, że w czasie lądowania w dniu 7 kwietnia 2010 roku, kierownik lotów na lotnisku Smoleńsk-Północny zapytał się mnie o rodzaj podejścia, to znaczy, zapytał, czy podejście będzie wykonywane z wykorzystaniem Radiolokacyjnego Systemu Lądowania (RSL) czy też nieprecyzyjnego systemu według radiolatarni – NDB. Ja odpowiedziałem,



42425

że podejście wykonamy z widocznością pasa, bez wykorzystania systemów radionawigacyjnych – warunki atmosferyczne były bardzo dobre. W dniu 10 kwietnia 2010 roku, w czasie podejścia do lądowania, kierownik lotów nie zapytał się według jakiego systemu będzie wykonane lądowanie, nie poinformował również o zabezpieczeniu lądowania z wykorzystaniem Radiolokacyjnego Systemu Lądowania. Ja wykonałem lądowanie według dwóch radiolatarni – NDB, dlatego też, pomimo informacji z wieży o odległości od progu pasa, nie potwierdzałem tych informacji wysokością, gdyż nie zostałem powiadomiony przez wieżę o wykorzystaniu Radiolokacyjnego Systemu Lądowania. To wszystko co mam do zeznania. Na tym protokół przesłuchania świadka zakończono i po osobistym odczytaniu, jako zgodny z treścią złożonych zeznań podpisano.

..... (podpisy osób biorących udział w czynności) (podpis świadka)
..... (podpis protokolanta) (podpis przesłuchującego)

Protokół czytałem osobiście. Jego treść jest zgodna z moimi zeznaniami.
Worek