

(pieczęć nagłówkowa)

Po. Śl. 54/10

PROTOKÓŁ PRZESŁUCHANIA ŚWIADKA

Warszawa, dnia 10 maja 2013 roku

Przesłuchanie rozpoczęło o godzinie: 10:00

Zakończono o godzinie: 13:55

Prokurator Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie  
pplk Karol Kopczyk

(stanowisko, stopień wojskowy, imię i nazwisko przesłuchującego)

przy udziale:

Prokuratora Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie, pplk Jarosława Sej,  
biegłego [REDAKTED], Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji,  
od którego odebrano przyrzeczenie określone w artykule 144 § 3 kodeksu postępowania karnego\*)

oraz w obecności: adw. Piotra Pszczółkowskiego,

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

(podpis świadka)

1 zeznał:

1. Imię, nazwisko i imię ojca: [REDAKTED]
2. Data i miejsce urodzenia: [REDAKTED],
3. Wykształcenie: wyższe,
4. Zawód, zatrudnienie: prof. dr hab. inż., [REDAKTED]
5. Stopień wojskowy i przynależność wojskowa: ppor. rez.;
6. Miejsce zamieszkania (adres): adres zamieszkania: [REDAKTED]  
adres zameldowania: [REDAKTED]
7. Karalność za fałszywe zeznania, oskarżenia: wg oświadczenia ustnego 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: dowodu osobistego serii [REDAKTED]

[REDAKTED]  
.....  
(podpisy osób biorących udział w czynności)

[REDAKTED]  
.....  
(podpis świadka)

[REDAKTED]  
.....  
(podpis protokolanta)

[REDAKTED]  
.....  
(podpis przesłuchującego)

9707

Świadka pouczono o odpowiedzialności karnej określonej w artykule 233 § 1 kodeksu karnego za składanie fałszywych zeznań, oraz o treści art. 183 § 1 kpk - świadek oświadczył iż pouczenia zrozumiał. -----

Świadka wezwano, aby zeznał wszystko co jest mu w sprawie wiadome, po czym świadek zeznaje. Zeznaję, że z pierwszego wykształcenia jestem balistyką wewnętrzną, ukończyłem [REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO], specjalność: budowa amunicji i rakiet. W czasie studiów przez 4 lata byłem stypendystą Ministra Obrony Narodowej. Po skończeniu studiów miałem pracować w Wojskowym Instytucie Technicznym Uzbrojenia w Zielonce. Tam miało być moje miejsce służby. Z obowiązku służby zostałem zwolniony rozkazem MON i skierowany do pracy na Politechnice Warszawskiej, na wskazanym przeze mnie Wydziale Mechaniczno-Technologicznym. W 1979 r. skończyłem pracę doktorską w [REDAKTOWANO], w zakresie dynamiki materiałów. Po tym zostałem zwolniony rozkazem MON z obowiązku służby wojskowej i przeszedłem na tzw. listę rezerwową wsparcia dla WITU, co obowiązywało tylko na wypadek mobilizacji. Na tym moja kariera, jeśli chodzi o sprawy wojskowe się zakończyła. Uczestniczyłem w różnych pracach badawczych dla wojska, związanych z budową rakiety przeciwpancernej. Moja praca magisterska obejmowała problematykę związaną z napędem raketowym na paliwo stałe. Za pracę tę dostałem nagrodę Ministra Obrony Narodowej. Po doktoracie w 1981 r. przeszedłem z wydziału [REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO], gdzie prze 5 lat pracowałem w grupie zajmującej się technologią silników lotniczych. W 1983 r. wyjechałem z Polski na kontrakt do Uniwersytetu Technicznego w [REDAKTOWANO]. Był to uniwersytet mający być konkurencją dla uczelni w Rostock.

Pracowałem w ramach tematu, w który zaangażowane było ponad 30 uczelni niemieckich, w tym uniwersytet Bundeswehry, obejmujący kwestie związane ze spawaniem pod wodą. Program jaki wtedy opracowałem, został później sprzedany firmie Haliburton. W 1989 r. wyjechałem do [REDAKTOWANO], gdzie otrzymałem stanowisko starszego wykładowcy, odpowiadające tytułowi docenta, na Uniwersytecie [REDAKTOWANO]. W tej uczelni pracowałem do 2003 r. W 2000 roku skończyłem moją współpracę z Uniwersytetem [REDAKTOWANO] w [REDAKTOWANO] w zakresie spawania podwodnego. W [REDAKTOWANO] od 1996 r. do 2003 r. byłem przedstawicielem firmy [REDAKTOWANO] zajmującą się produkcją broni nuklearnej i elektrowni atomowych, obecnie nazywa się [REDAKTOWANO]. Tam opracowałem dwa programy na

[REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO]





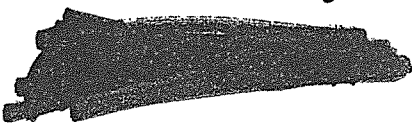
[REDAKTOWANO]

symulacje przemian fazowych w stopach stałych, co jest ważne dla symulacji obiektów spawanych. Pierwszy raz do [redacted] pojechałem w 1995 r. do Uniwersytetu w [redacted] gdzie w ramach urlopu udzielonego mi z macierzystej uczelni, pracowałem dla firmy [redacted], dla działu obsługującego elektrownie atomowe, gdzie zajmowałem się bezpieczeństwem w zakresie połączeń spawanych. Pracowałem dla nich do [redacted], drugi raz pojechałem do [redacted] w 2000 r. i przez 1,5 roku dalej pracowałem dla [redacted]. Jeśli chodzi o moje kontakty z lotnictwem, to 3 lata temu objąłem temat dla WSK Rzeszów, z udziałem 3 uczelni i jednego instytutu badawczego w zakresie silników turbinowych. Udział w tym brały [redacted]. 3 miesiące temu wdrożyłem w [redacted] platformę informatyczną do projektowania połączeń spawanych w silnikach turbinowych. Tak wygląda moja kariera zawodowa w zakresie termodynamiki i lotnictwa. Jeżeli chodzi o kwestie związane z katastrofą smoleńską, to o katastrofie dowiedziałem się o niej od moich studentów. Zacząłem wówczas słuchać wiadomości, oglądałem telewizję rosyjską, oglądałem pokazywane zdjęcia z katastrofy. Co mnie zainteresowało, to brak dużego pożaru, brak bruzdy i bardzo duże rozczłonkowanie obiektu. Po jakimś czasie, gdy usłyszałem że samolot ten zawadził skrzydłem o drzewa, to wziąłem ołówek i policzyłem sobie udział energii cięcia skrzydła do energii kinetycznej obiektu. Było to bardzo proste obliczenie, powiedziałem sobie, że długość cięcia to 2 metry, siła cięcia 10 ton oraz wagę samolotu 100 ton lecący z prędkości 300 km/h i wynik jaki otrzymałem to 1:1000 000. Jestem balistyką, wiem jak latają pociski i żadną miarą nie mogłem uwierzyć, że ta katastrofa zdarzyła się na skutek zderzenia z przeszkodą stałą i że przeszkodą to było drzewo. Odnalazłem w internecie szereg filmów z symulowanych bądź pozorowanych takich zdarzeń, w tym z udziałem samolotu DC-10 na pustyni. Zastanowiło mnie właśnie to, że samolot ten po wylądowaniu, zarył się przednim kołem, powstał moment gnący, który spowodował rozerwanie konstrukcji w kierunku do góry, a następnie kokpit zarył się głębiej i znalazł się pod konstrukcją kadłuba. Samolot wylądował, rozpruł się, skrzydła były w całości. Zacząłem studiować zdjęcie wraku i fragmentów samolotu Tu-154M, zrekonstruowanego na płycie lotniska w Smoleńsku i zastanowiło mnie to, że stopień fragmentacji kokpitu był zupełnie inny. Właściwie wyłącznie dolna część tego kokpitu jest reprezentowana przez fragmenty. W zasadzie nie ma górnej części kokpitu. Gdyby zatem było tak, że samolot ten leciał lotem koszącym, niezależnie czy w pozycji prawidłowej czy odwróconej, to kokpit ten zostałby zgnieciony, tak jak stożek, a w każdym razie nie byłby w

[redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]



gruntem. Pan Poseł Macierewicz i koledzy z Zespołu Parlamentarnego oraz koledzy z USA pokazali mi zdjęcia satelitarne z rozkładem fragmentów samolotu. -----  
 Dowiedziałem się również o tym, że w odległości kilkuset metrów od wrakowiska, patrząc w kierunku przeciwnym do kierunku lotu, na dachach baraków czy warsztatów, znaleziono fragmenty konstrukcji tego samolotu. Wtedy nabrałem przekonania, że samolot rozpadł się w powietrzu. O tych fragmentach dowiedziałem się od Pana Ministra Macierewicza. W związku z tym, nabrałem przekonania, że ten kierunek badania katastrofy, to znaczy wybuch i fragmentacja konstrukcji nad ziemią, jest uprawniony. Następnie, jak już nabrałem tego przekonania, to przyjrzałem się temu kadłubowi i zauważyłem, że samolot rozpadł się na zauważalne trzy części: kokpit, część między kokpitem a skrzydłami oraz rozpad w części tylnej, tak że ucięty został ogon. Trzy silniki wiszą na takiej płetwie. Jest płyta dolna i w tej płycie jest ta płetwa, do której mocuje się silniki. Jest to najbardziej sztywna część konstrukcji. Następnie zauważyłem, że ten fragment gdzie są koła, to pęknięcie nastąpiło w miejscu – na płycie, czyli tak zwanym śródpięciu, prawie na osi samolotu w części dolnej. Jest to jedna z najbardziej sztywnych części samolotu, w zasadzie najbardziej sztywna część samolotu. To są takie eksperymenty myślowe mechanika który zna się na konstrukcjach. Wracając do wybuchu, koledzy z Zespołu Parlamentarnego, to jest prof. [REDACTED], pan dr [REDACTED], dr [REDACTED], dyskutowali o tym, jaka jest mechanika zniszczenia tego fragmentu kadłuba, który zachował się w kształcie o przekroju elipsoidalnym. Miał on wywinięte burty na zewnątrz. Zastanowić się należy dlaczego ten sztywny element ze środka kadłuba, czyli ta sztywna płyta, pękła. Jedynym wyjaśnieniem jest to, że pękła na skutek wybuchu. Nie mogła by się złamać na skutek uderzenia o przeszkodę. Mogła zostać zniszczona na skutek wystąpienia fali uderzeniowej. Następnie dostałem zdjęcia silników po katastrofie na wrakowisku. Przyjrzałem się zdjęciom tych silników. Były pokazane od przodu. Zauważyłem, że na jednym silniku łopatki turbiny były zniszczone tak, jak zwykle są niszczone po zderzeniu z bryłą lodu, ptakiem, czyli zassaniu ciała obcego w czasie pracy z dużą prędkością obrotową. Łopatki w dwóch innych silnikach były zgięte u nasady na wale obrotowym, nie było żadnych śladów, aby na czole były wyrwane fragmenty. Znaczący to to, że one spadły na ziemię, kiedy miały już bardzo małą prędkość obrotową. Czyli cały ten układ napędowy rozsypał się w powietrzu. Prawdopodobnie ten silnik, na którym można zauważyć zniszczenia na czole łopatek turbiny, był to silnik środkowy, zabudowany, czyli

silnik nr 2. Dwa pozostałe zostały odkształcone po uderzeniu o grunt, w czasie gdy wirniki obracały się z małą prędkością obrotową, czyli już po oderwaniu od kadłuba. -----

Chciałbym zwrócić uwagę na symetrię fragmentacji samolotu. Ta symetria urwania skrzydeł i symetria urwania silników od konstrukcji kadłuba nastąpiła w tym samym czasie i na skutek wystąpienia fali uderzeniowej w konstrukcji, to znaczy wewnątrz samolotu. W moim przekonaniu wybuch nastąpił wewnątrz kadłuba. -----

W ostatniej fazie moich rozważań, obejrzałem zdjęcia ofiar katastrofy. Po skończeniu studiów na Politechnice, przeszedłem półroczny kurs medycyny sądowej, dlatego że Komenda Główna MO poszukiwała balistyków. Pamiętam z tego kursu jak wyglądały ofiary, które zginęły na skutek uderzenia w przeszkodę, na skutek wybuchu niewypału oraz postrzelenia. Przyjrzałem się fragmentom zwłok ofiar i całym ciałom i moją uwagę zwróciło to, że większość ciał ofiar katastrofy była odarta z odzieży. Zacząłem wtedy przeglądać literaturę i znalazłem materiały dotyczące 2 wojny czecheńskiej, gdzie Rosjanie nagminnie używali bomb termiczno-paliwowych. Był to dodatkowy argument, wspierający rozważania mechaniczne, aby nabrać przekonania że ten kierunek badań związany z wybuchem w samolocie jest właściwy. Pierwszy element to to, że fragmentacja ciał była charakterystyczna dla wybuchu. Nie była charakterystyczna dla szorowania ciał o podłoże czy zderzenia z przeszkodami, była charakterystyczna dla wybuchu. To właściwie tyle mam do powiedzenia.

W tym miejscu o godzinie 11:20 czynność przerwano. O godz. 11:43 czynność wznowiono.

Na zadane pytanie, jakie jest świadka doświadczenie naukowe i badawcze w obszarze badania katastrof lotniczych, bądź innych katastrof oraz w obszarze materiałów wybuchowych i skutków ich użycia, świadek zeznaje: Jeżeli chodzi o katastrofy lotnicze to ich nie badałem. Przez kilka lat byłem rzeczoznawcą sądowym w [REDAKTION] i zajmowałem się badaniem katastrof budowlanych, a zwłaszcza analizą defektów materiałowych bądź błędów technologicznych, jako przyczyn wystąpienia katastrofy. Jeżeli chodzi o moje doświadczenie z materiałami wybuchowymi, to zeznaję że jestem specjalistą od balistyki wewnętrznej, czyli mówiąc inaczej, od termodynamiki wybuchu. Pracę doktorską przygotowałem na temat teorii lepkoplastyczności w Instytucie [REDAKTION] [REDAKTION] Polskiej Akademii Nauk. Praca ta dotyczyła deformacji materiałów pod wpływem szybkich procesów wymuszających, czyli na przykład wybuchów. -----

Na zadane pytanie, czy kiedykolwiek świadek uczestniczył w oględzinach miejsc zdarzeń lub badaniach fragmentów w sprawach katastrof lotniczych lub innych, świadek zeznaje:

Uczestniczyłem w takich czynnościach związanych z katastrofami budowlanymi. Głównie chodziło o weryfikację stanu faktycznego wobec dokumentacji przedstawionej na szkicach lub zdjęciach. -----

Na zadane pytanie, czy świadek kiedykolwiek uczestniczył w oględzinach miejsc zdarzeń lub badaniach fragmentów w sprawach zamachów z użyciem materiałów wybuchowych, świadek zeznaje: Nie, nie uczestniczyłem w takich czynnościach. Informacje na ten temat znam tylko z kursu medycyny sądowej o którym zeznawałem. -----

Na zadane pytanie, czy w oparciu o posiadaną wiedzę jest świadek w stanie stwierdzić, ile było wybuchów, w jakim momencie lotu nastąpiły (wysokość i odległość od miejsca zderzenia z ziemią), lokalizacja (wnętrze skrzydła? kadłuba? na zewnątrz samolotu?), czy eksplodował ładunek materiału skondensowanego (bomba) czy raczej miał miejsce wybuch przestrzenny (np. mieszaniny par paliwa i powietrza), świadek zeznaje: Przypuszczam, że doszło do dwóch wybuchów, w dwóch skrajnych częściach kadłuba, to jest z tyłu i z przodu. Początkowo były to wybuchy skondensowane, czyli miejscowe, a następnie wybuch przestrzenny, po czym implozja. Na skutek tego wybuchu przestrzennego nastąpiła implozja. Jeżeli chodzi o materiał wybuchowy, to nie mam ugruntowanych przypuszczeń na ten temat, ale chcę zwrócić uwagę, że w samolocie są dwie gaśnice, jedna w pobliżu kabiny załogi a druga na końcu kadłuba. Taka gaśnica jest idealnym miejscem do umieszczenia ładunku wybuchowego. Na zadane pytanie przez biegłego [redacted], czy świadek może opisać działanie bomby termiczno-paliwowej, świadek zeznaje. To jest bardzo prosta konstrukcja. Jest zapalnik, jak w każdej bombie, jest część inicjująca i jest to materiał wybuchowy i proszek aluminiowy, który jest rozpylany. Aluminium jest bardzo łatwopalne. Tak mniej więcej wygląda taka bomba. Na zadane pytanie przez biegłego [redacted], czy świadek ma jakieś podejrzenia na temat sposobu inicjacji wybuchu takiej bomby, świadek zeznaje: w mojej ocenie musiał to być zapalnik radiowy. Na zadane pytanie przez biegłego [redacted], w którym momencie lotu nastąpiła eksplozja, świadek zeznaje. Wybuch nastąpił nad ziemią, prawdopodobnie na wysokości około 50-100 metrów nad ziemią. Twierdzę, że samolot nie miał z brzozą kontaktu. Do wybuchu doszło w odległości około 1 km od końca miejsca upadku samolotu – czyli wrakowiska, patrząc w kierunku przeciwnym do lotu samolotu. Moim zdaniem na wysokości 50-100 metrów, samolot znajdował się w odległości około 1 km od początku miejsca upadku samolotu. --

[Handwritten signatures and redacted area]

Na zadane pytanie, w oparciu o co świadek stwierdził, w programie [redacted] w dniu [redacted], że kokpit został „wydmuchany wraz ze zwłokami pilotów” i jak należy to rozumieć, świadek zeznaje: Należy to rozumieć tak, że nie było na wrakowisku śladów górnej części kokpitu, zaś zostały tylko fragmenty dolnej części. Załoga została wyrzucona wraz ze ścianą tylną kokpitu i jego elementami. Zniszczony samolot, i jego fragmenty, przeleciały od miejsca wybuchu około 800-1000 m do miejsca upadku. Na zadane pytanie, jaki wpływ miałyby taki wybuch na ciała załogi i na wyposażenie kabiny załogi, świadek zeznaje: Ciała mogły zachować się w różny sposób, niekiedy w pobliżu epicentrum wybuchu mogą zachować się ciała niezniszczone, nie mam żadnego poglądu na to w jakim stopniu taki wybuch zdeformowałyby ciała ludzkie załogi. Oprzyrządowanie powinno popękać, niektóre przyrządy, tablice do których przymocowane są urządzenia powinny popękać, za małe doświadczenie mam, żeby się na ten temat wypowiadać. W oparciu o zdjęcia, z którymi się zapoznawałem sądzę, że brakuje górnych elementów kabiny samolotu. -----


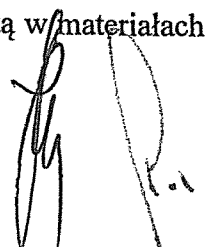


Na zadane pytanie, czy wybuchy nastąpiły jednocześnie, czy w odstępach czasu, świadek zeznaje: nie wiem, nie jestem w stanie się na ten temat wypowiedzieć. -----

Na zadane pytanie, czy takie wybuchy mogły wpłynąć na tor lotu samolotu, świadek zeznaje: w moim przekonaniu, nie. Masa szczątków po fragmentacji, niezależnie od kształtu chmury odłamków, zachowałyby kierunek i prędkość lotu w granicach 220-250 km/h. -----

Na pytanie zadane przez adw. Piotra Pszczółkowskiego, czy taki wybuch mógł wpłynąć na prędkość samolotu, świadek zeznaje: całego samolotu już nie było, być może niektóre fragmenty pod wpływem impulsu wybuchu poleciałyby szybciej. -----

Na zadane pytanie, czy fala uderzeniowa lub efekt akustyczny wybuchu powinny zostać zarejestrowane przez rejestratory lotu, świadek zeznaje: W moim przekonaniu, oczywiście że tak. Jeżeli chodzi o efekt akustyczny, to tego nie wiem, nie znam się na efektach akustycznych. Nie posiadam wiedzy na temat konstrukcji czarnych skrzynek. Nie wiem jednak, jak wygląda system rejestracji danych o parametrach lotu w samolotach, w tym w samolocie Tu-154M. -----

Na zadane pytanie, jakie materiały i dokumenty świadek pokazał w czasie programu, jakimi materiałami (dokumentami i innymi) dotyczącymi katastrofy dysponuje, bądź dysponował, świadek zeznaje: Dokumenty te otrzymałem od Zespołu Parlamentarnego Pana Ministra Macierewicza. To były dwie fotografie satelitarne wrakowiska z 11 i 12 kwietnia 2010 r. Zdjęcia te są zresztą w materiałach z Konferencji Smoleńskiej z października 2012 r. Drugi



dokument otrzymałem od Pana Ministra Macierewicza. Były na nim wykresy wysokości zarejestrowane przez różne urządzenia z lotu samolotu Tu-154M z opisem w języku rosyjskim. Nie dysponuję tym dokumentem, zwróciłem go po programie telewizyjnym. -----

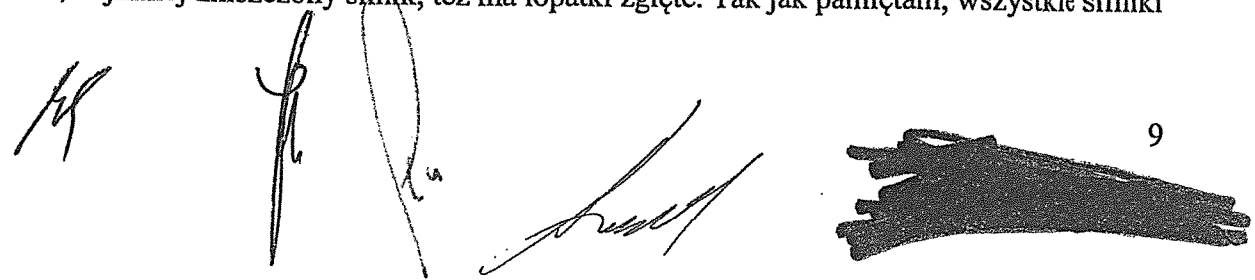
Na zadane pytanie, czy uważa świadek, że brak ubrań na zwłokach jest charakterystyczny dla „bomby termiczno-paliwowej”, świadek zeznaje: Uważam że tak. Inne materiały wybuchowe takiego efektu nie dają. -----

Na zadane pytanie, czy jest świadek przekonany, że ofiary innych katastrof lotniczych, bądź innych wypadków komunikacyjnych, w których nie doszło do wybuchów były zawsze w ubraniach, świadek zeznaje: Tak uważam. Nie znam danych na temat wypadków lotniczych na tyle, aby się o tym jednoznacznie wypowiedzieć, natomiast w odniesieniu do innych wypadków komunikacyjnych, uważam że jest to niemożliwe, aby ciała ofiar były pozbawione odzieży. -----

Na zadane pytanie: w oparciu o co świadek posiadał wiedzę o rozkładzie szczątków samolotu po katastrofie, świadek zeznaje: Wiedzę swoją oparłem o fotografie z miejsca katastrofy, dostępne na przykład w internecie. Nie byłem na miejscu katastrofy. -----

Na zadane pytanie, czy zaobserwowany na miejscu katastrofy z dnia 10 kwietnia 2010 r. rozkład elementów i szczątków samolotu może być wynikiem zderzenia samolotu z ziemią, świadek zeznaje: Rozkład taki nie jest podobny, pod względem stopnia fragmentacji, do wyglądu miejsc innych katastrof lotniczych z których fotografiami się zapoznałem. Rozkład, liczba małych odłamków o małej masie jest nietypowa. To nie jest podobne do filmów z katastrof jakie widziałem. Jeżeli chodzi o powierzchnię na jakiej rozrzucone są fragmenty samolotu to jest ona o wiele większa niż w wypadku innych katastrof, w których nie doszło do wybuchu. -----

Na zadane pytanie, czy w oparciu o analizę fotografii o których świadek zeznawał, jest w stanie stwierdzić, gdzie po katastrofie znajdował się silnik nr 2 i w jakim był silnik, bądź poszczególne jego elementy stanie, świadek zeznaje: Nie jestem w stanie stwierdzić, gdzie znajdował się ten silnik. Na zdjęciach o których mówiłem, każdy z trzech silników sfotografowany był od czoła i z bliska. Z tego co pamiętam, dwa silniki leżały w pobliżu a jeden gdzieś dalej. Na wszystkich trzech zdjęciach widać łopatki sprężarki od przodu. Jeden ma tę charakterystykę że jest urwany wał, tarcza jest wyżej i leży na dolnej części obudowy. Jeden, najmniej zniszczony silnik, też ma łopatki zgięte. Tak jak pamiętam, wszystkie silniki

The bottom of the page contains several handwritten signatures in black ink. From left to right, there are four distinct signatures. To the right of these signatures is a large, dark, rectangular redacted area. In the top right corner of this redacted area, the number '9' is printed.

są oderwane od konstrukcji kadłuba. Recenzowałem niedawno pracę magisterską na temat zniszczenia łopatek sprężarki, więc posiadam wiedzę na ten temat. -----

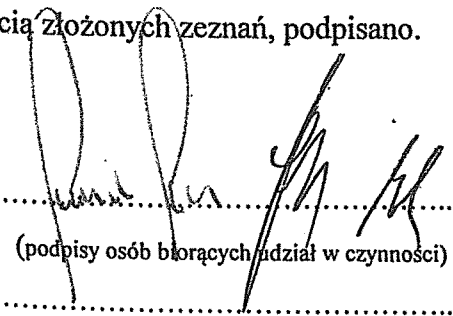
W tym miejscu świadkowi okazano wydruk schematu samolotu Tu-154M, prosząc, aby świadek wskazał na okazanym wydruku umiejscowienie poszczególnych silników samolotu, co świadek uczynił dokonując zapisu na wydruku. Wydruk załączono do niniejszego protokołu. -----

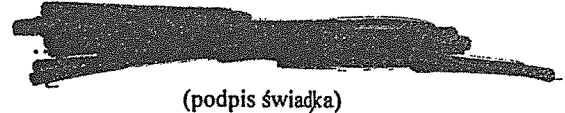
Na zadane pytanie, czy świadek stwierdził, że „ładunek bomby termiczno-paliwowej nie spala się całkowicie i osadza na fotelach/ubraniach”, świadek zeznaje: Stwierdziłem, że materiał wybuchowy nie spala się całkowicie i jego resztki osadzają się w obszarze gdzie powstała fala ciśnienia. Jeżeli do wybuchu doszło w kabinie pasażerskiej, to ślady materiału osadziły się na ścianach kabiny, na fotelach, na pasach, czy na ofiarach. Jeżeli chodzi o pozostałości po wybuchu przestrzennym, to one również zostają i się osadzają. Te pozostałości to znikoma ilość niespalonych elementów oraz związki które pozostają po spaleniu. Wśród nich są tlenki. Jeżeli chodzi o trwałość tego rodzaju śladów to nie mam wiedzy na ten temat. -----

Na zadane pytanie, w oparciu o co świadek stwierdził, że na miejscu zdarzenia nie było bruzdy, świadek zeznaje: Wniosek ten wysnułem w oparciu o oglądane fotografie i filmy i zdjęcia z miejsca zdarzenia. Nie widziałem na żadnym zdjęciu rowu po zderzeniu samolotu z ziemią. -----

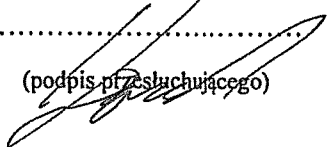
Na zadane pytanie, w oparciu o co świadek twierdzi o sposobie defragmentacji zwłok ofiar katastrofy, świadek zeznaje: Wiedzę o tym wysnułem w oparciu o zdjęcia, które widziałem w internecie. Wydaje mi się, że sposób układania zwłok i ich fragmentów przy miejscu katastrofy, miał związek z tym, z których fragmentów samolotu je wyciągano. -----

To wszystko co mam do zeznania w tej sprawie, nie mam nic więcej do dodania. Na tym protokół przesłuchania świadka zakończono i po osobistym jego przeczytaniu, jako zgodny z treścią złożonych zeznań, podpisano.

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

  
.....  
(podpis świadka)

.....  
(podpis protokolanta)

  
.....  
(podpis przesłuchującego)

Protokół cytowany  
osobistym i jest  
zgodny z moim zeznaniem:  
Tom D.