

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 8. 01. 14.
nr 73 podpis. *[Podpis]*

ZKS-4813-5(2)/13

[Podpis]
SEKRETARZ
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 9. 01. 14.
nr 98 podpis. *[Podpis]*

Warszawa, 7 stycznia 2014

Szanowny Pan Bogdan BORUSEWICZ

Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panu Marszałku

Dot.: DPS/043-44-1943-ML/13

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatorów na 44 posiedzeniu Senatu w dniu 5 grudnia, w części skierowanej do przewodniczącego Zespołu do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy lotniczej z dnia 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem Macieje Laska, informuję:

Badaniem wypadku lotniczego samolotu Tu-154M, który miał miejsce w dniu 10 kwietnia 2010 r., zajmowała się Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego - KBWL LP. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych - PKBWL (pytanie o działanie tego organu zawarte jest w oświadczeniu senatorów) nie prowadziła badania tego wypadku – komisja ta prowadzi badania zdarzeń lotniczych z udziałem cywilnych statków powietrznych, natomiast samolot Tu-154M numer boczny 101 należał do lotnictwa państwowego.

KBWL LP dokładnie zbadała i opisała w dokumentacji wszystkie ustalenia i wnioski związane uszkodzeniem kopuły radaru w dniu 8 kwietnia 2010 r.

Informacje te (bardzo obszerne) znajdują się w następujących dokumentach, opracowanych przez KBWL LP:

1. Raport Końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 roku - strona 33;
2. Załącznik numer 4 do Protokołu z badania zdarzenia lotniczego 192/2010/11 pt. Technika lotnicza i jej eksploatacja, pkt 7 Niedociągnięcia w pracy służby inżynierjno-lotniczej, ppkt 7, str 17/46;
3. Załącznik 4.3 do Protokołu pt. Przygotowanie samolotu do lotu w dniu 10.04.2010 r. str 43/72 - 46/72 oraz str 69/72;
4. Załącznik 4.4 do Protokołu pt. Nieprawidłowości w funkcjonowaniu samolotu, str 34/36 - 36/36;
5. Załącznik 4.10.4 do Protokołu pt. Analiza naprawy uszkodzonej osłony radaru samolotu Tu-154M nr 101, str 1/14 - 10/14. w całości poświęcony jest analizie uszkodzenia osłony radaru.

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

Jak dokumentują to przytoczone powyżej zapisy, w ramach prowadzonego badania okoliczności wypadku KBWL LP dokonała bardzo szczegółowej analizy uszkodzenia kopuły radaru, a wyniki opublikowała w Raporcie i Protokole z badania wypadku z dnia 10.04.2010 r.

Konkluzją tej analizy było stwierdzenie, że: "wystąpienie powyższej niesprawności nie miało wpływu na katastrofę". (str. 36/36 załącznika 4.4 do Protokołu").

Zderzenia z ptakami zdarzają się dość często. Decyzja o kontynuacji lub przerwaniu lotu należy do dowódcy samolotu, który w omawianym przypadku, po analizie parametrów silników i stanu samolotu, zdecydował się na kontynuację lotu do Warszawy (str. 12/14 załącznika 4.10.4 do Protokołu).

Cytowane dokumenty znajdują się na stronie internetowej Zespołu: www.faktysmolensk.gov.pl

link bezpośredni: <http://faktysmolensk.gov.pl/przebieg-badania>

Z wyrazami szacunku
Przewodniczący Zespołu
Maciej Lasek
Maciej Lasek