

**Piątek, 21.09.2012 policzono 2 mln 365 tys. 863 kopie podpisów w obronie Tv Trwam**

NAWIGACJA

INFORMACJE

[Polska](#)
[Świat](#)

INFORMACJE

[Będzie raport o aferze Amber Gold i OLT Express](#)[XIX Kongres Europejskiej Federacji Związków Pszczelarzy](#)[Troje dziennikarzy skazanych za krytykowanie rządu](#)[Iran planuje wyizolowanie własnej sieci komputerowej](#)[Podpisze projekt finansowania obrony przeciwrakietowej](#)[Kapitan Wrona nie musiał lądować awaryjnie](#)[Niższa izba na Białorusi bez opozycji](#)[Pułapki państwa opiekuńczego](#)[Ekonomiczna debata nad projektem PiS](#)[Rusza kolejna edycja akcji „Podaruj znicz na Kresy”](#)

WIDEO



Wybory na Białorusi niedemokratyczne



Anioł Pański z Ojcem Świętym Benedyktem XVI

Tagi: [kpt Tadeusz Wrona](#), [LOT](#)

24 września 2012, godz. 08:29



Kapitan Wrona nie musiał lądować awaryjnie

Radio Maryja

Eksperci zwracają uwagę na to, że kapitan Wrona nie musiał awaryjnie lądować. Sprawa dotyczy raportu rządowej komisji badającej kulisy awaryjnego lądowania boeinga LOT na warszawskim Okęciu.

(fot. PAP)

W dokumencie znajduje się sugestia, że kapitan Tadeusz Wrona mógł normalnie lądować, a system awaryjny był sprawny. Boeing 767-300 polskich linii LOT wystartował z pod nowojorskiego lotniska Newark po północy 1 listopada 2011 r. Zaledwie po dwóch minutach pękł przewód w systemie hydraulicznym i przestał działać system wysuwania podwozia. Maszyna ma jednak drugi, awaryjny system, oparty na oddzielnym silniku elektrycznym. Załoga nie skorzystała z niego, bo jeden z kluczowych bezpieczników był wyłączony.

- Ponad 20 tys. boeingów tego typu było użytkowanych, wyprodukowanych na całym świecie. Dopiero w tym pierwszym przypadku nie otworzył się system awaryjny. Najpierw nasuwa się pytanie o źródła tego całego zdarzenia, które zawsze leżą po stronie serwisu, który zapewnia pełną sprawność maszyny do lotu. Wówczas samolot ten ma odpowiednio nie tylko certyfikaty, ale i podstawy formalne do tego, aby móc udać się w dany rejs. Natomiast ewentualne wnioskowanie o przyczynach po stronie załogi, jest zawsze jednym z kilku elementów, które towarzyszą tego rodzaju przypadkom.- powiedział poseł Jerzy Polaczek, były minister transportu.

Ponadto poseł Jerzy Polaczek, zwrócił uwagę na drastyczne oszczędności w kwestiach serwisowania sprzętu.

- Dzisiaj można powiedzieć, tak: gdyby nie oszczędzono w drastyczny sposób na kwestiach serwisu to tego rodzaju przypadku prawdopodobnie by nie było. To nie jest tak, że kapitan jeden czy drugi, samolotów będących we flocie takiego przewoźnika jakim są Polskie Linie Lotnicze LOT, odpowiada za całokształt tego stanu technicznego i sprawności maszyny do lotu. Kapitan umie i powinien tę maszynę obsługiwać. Natomiast nie jest w mojej ocenie uprawnione to, żeby przypuszczać iż powodem tego całego zdarzenia była przyczyna, która powstała po stronie załogi. – akcentował poseł Jerzy Polaczek.

Wypowiedź Jerzego Polaczka:



Pobierz

RIRM