

## FAKTY I MITY NA TEMAT LOTNISKA W MODLINIE

Ograniczenie ruchu dla dużych samolotów pasażerskich na Lotnisku Warszawa/Modlin, to bardzo atrakcyjny medialnie temat. Nagle okazało się, że prawie wszyscy stali się nie tylko znawcami piłki nożnej, medycyny ale również stali się inżynierami i ekspertami lotniczymi. Pojawiające się opinie wypowiediane na temat Lotniska Warszawa/Modlin są całkowicie bezpodstawne, podważają profesjonalizm pracowników oraz władz portu, dlatego chciałabym w imieniu wyżej wymienionych przytoczyć kilka faktów.

Na jednym z największych portali można było przeczytać tezę, że: „Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w kwietniu przedstawił sprawozdanie, z którego wynikało, że pas nie nadaje się do użytku”. Muszę rozczarować autora tej wypowiedzi. Otóż **raport ITWL** podsumowujący badania diagnostyczne nawierzchni lotniskowych, w tym drogi startowej, obejmujący również ocenę technologii oraz wykonanych napraw powstałych w wyniku uszkodzeń nawierzchni na drodze startowej w kwietniu 2012 r. **jest pozytywny**. Jak przypuszczam, wypowiadający dla portalu swoją opinię opiera na domysłach tudzież plotkach, bowiem gdyby miał za sobą lekturę raportu, to z pewnością nie odważyłby się na stawianie takiej tezy.

Każdy kto zapoznał się z raportem mógł przeczytać, w nim że:

*Ostatnie badania przeprowadzone przez ITWL zakończyły się 24 maja 2012 roku. Badano nośność, szorstkość oraz równość nawierzchni lotniskowych, użyto georadaru do sprawdzenia układu konstrukcji nawierzchni drogi startowej oraz zejść, a także wykonano szereg odwiertów rdzeniowych, które następnie poddano badaniom wytrzymałościowym.*

*Zadaniem ITWL było również zaopiniowanie technologii oraz wykonanych napraw powstałych w wyniku uszkodzeń nawierzchni na drodze startowej. W raporcie znajdujemy informacje, że użyte do naprawy odprysków w nawierzchni wykonanej z betonu cementowego materiały niemieckiej firmy POSSEHL Spezialbau stosowane są z powodzeniem w naprawach powierzchni dróg startowych w Niemczech i innych krajach Europy. Produkowana na bazie żywicy zaprawa naprawcza cds Mortal 0-3 flex special użyta do naprawy drogi startowej, pozwala uzyskać dobrą trwałość powierzchni i odporność na odrywanie. Napraw dokonano zgodnie z zaleceniami ITWL, co potwierdził sam Instytut po przeprowadzeniu testów naprawianych powierzchni m. in. badania sprawdzające wytrzymałość warstwy przypowierzchniowej na odrywanie wykonaną przy użyciu specjalistycznej aparatury „pull-off” zgodnie z wymaganiami normy PN-EN 1542:2000, warto zauważyć, że badania wykonywano również na próbkach po zamrożeniu do temp. -18°C.*

*Pobrane w dniach 20-23.03.2012 próbki poddano też testom na mrozoodporność zgodnie z procedurami PB-LL-01 opracowanymi na podstawie normy PN-88/B-06250, przy użyciu automatycznej komory do zamrażania typu K-015 ToRoPoL. Próbki poddane zostały 200 cyklom zamrażania-odmrażania.*

*W wyniku przeprowadzonych badań ITWL nie stwierdził ubytku masy oraz obniżenia wytrzymałości przekraczającej wymagania normy PN-V-83002:1999.*

*ITWL w podsumowaniu badań jednoznacznie stwierdza, że wytrzymałość betonu spełnia wymagania normy PN-EN 2061:2003. Po testach mrozoodporności (200 cykli) wykazano spadek wytrzymałości 4,6%, czyli ponad czterokrotnie niższy niż dopuszcza to norma PN-V-83002:1999 (20%).*

**Na podstawie badań georadarowych ITWL stwierdził zgodność konstrukcji i grubości nawierzchni DS. z założeniami projektowymi.**

*ITWL w swoim raporcie jednoznacznie stwierdza, że: przyjęte materiały do naprawy i technologia napraw występujących kawern (odprysków marglowych) była poprawna co potwierdziły badania. ITWL zalecił monitorowanie stanu technicznego drogi startowej, ponieważ okres występowania odprysków według przewidywań instytutu mógł trwać od 3 do 5 lat. W przypadku pojawiania się nowych odprysków zalecał naprawę dotychczas stosowanymi materiałami.*

Raport trafił do Spółki w czerwcu 2012 roku i był podstawą do wydania decyzji dopuszczającej część lotniczą do użytku oraz do certyfikacji Lotniska Warszawa/Modlin.

Bardzo dziwię się też wypowiedzi rzeczniczki Urzędu Lotnictwa Cywilnego, która stwierdza, że „Urząd znał niekorzystną dla Modlina opinię Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, ale nie wziął jej pod uwagę”. Sugestia rzeczniczki, że jej szef wydał certyfikat lotnisku, mimo, że wiedział, że jest ono niewłaściwie przygotowane (czytaj: zagraża bezpieczeństwu), jest z pewnością wyjątkową formą reprezentowania urzędu.

**Podsumowując: inwestycja w dawne lotnisko wojskowe okazała się znakomitym posunięciem. Lotnisko przez 5 miesięcy działalności odprawiło prawie 900 tys. pasażerów i bezpiecznie przyjęło prawie 6 400 operacji lotniczych. W tym czasie nie zgłoszono żadnego przypadku uszkodzenia jakiegokolwiek części samolotu przez odłamki betonu, jak niektórzy próbują sugerować.**

Z uszanowaniem,

Edyta Mikołajczyk, Doradca Zarządu