



**Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych**

Warszawa 30 kwietnia 2013 r.

**Oświadczenie tymczasowe
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
dotyczące badania wypadku lotniczego (nr zdarzenia 370/11)**

Działając zgodnie z art. 16 pkt 7 **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im**, PKBWL przedstawia informację o postępach w badaniu wypadku samolotu Liberty XL-2 o znakach SP-AXL, który wydarzył się w dn. 1 maja 2012 roku na lotnisku Warszawa-Babice.

W momencie opracowywania niniejszego dokumentu badanie zdarzenia prowadzi zespół badawczy PKBWL w składzie:

Jacek JAWORSKI - kierujący zespołem,
Bogdan FYDRYCH - członek zespołu,
Wiesław JEDYNAK - członek zespołu,
Piotr LIPIEC - członek zespołu.

W dniu 4 maja 2012 roku PKBWL wysłała zawiadomienie o zaistnieniu zdarzenia lotniczego (Event Notification) do następujących adresatów:

1. Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA),
2. Komisji Europejskiej (EC),
3. Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu USA (NTSB).

W dniu 1 czerwca 2012 roku na stronie internetowej PKBWL zamieszczono Raport wstępny.

Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu (NTSB), jako reprezentant Państwa Konstruktora i Producenta, nie skorzystała z uprawnienia wynikającego z Aneksu 13 ICAO i nie wyznaczyła swojego przedstawiciela pełnomocnego.

W trakcie prowadzenia badania zespół badawczy PKBWL jest w stałym kontakcie z:

- producentem samolotu
- producentem silnika,
- organizacją obsługową,
- właścicielem samolotu.

Krótki opis wypadku.

Tuż po starcie z pasa betonowego lotniska Warszawa-Babice, załoga samolotu Liberty XL-2 nadała komunikat „Dowracamy, dowracamy do lotniska”. Po tym komunikacie samolot odszedł w prawo, a następnie rozpoczął zakręt w lewo. W trakcie tej fazy lotu samolot, wskutek przeciągnięcia, rozpoczął nurkowanie i następnie uderzył w betonowy pas lotniska. Do uderzenia doszło najpierw lewym skrzydłem, a następnie silnikiem. Uderzenie było tak mocne, że od silnika oderwały się fragmenty cylindra. W wyniku uderzenia i rozszczelnienia zbiorników paliwa samolot zapalił się. Po uderzeniu samolot przemieścił się w poprzek pasa i zatrzymał się po ok. 44 m od miejsca uderzenia. Miejsce uderzenia znajdowało się w odległości ok. 270 m od ogrodzenia ograniczającego pas startowy na kierunku wschodnim. Wskutek pożaru wypaliła się część kabinowa samolotu (zbiornik paliwa znajduje się w kadłubie, pod fotelami). Obie osoby znajdujące się na pokładzie zginęły w wyniku uderzenia samolotu o betonowy pas.

Badanie wypadku prowadzone jest w następujących obszarach (zagadnieniach):

- technicznym,
- pilotażowym,
- organizacyjno-administracyjnym.

Zagadnienia techniczne

Ponieważ działanie dowódcy samolotu po starcie mogło wskazywać na problemy z zespołem napędowym, dotychczasowe prace zespołu badawczego, skupiły się na tym zagadnieniu. Poniżej, w trzech grupach przedstawiono, krótki opis tych prac.

A) Samolot wyposażony był w eksploatacyjny system rejestracji parametrów pracy silnika (EDI-200, Engine Data Interface).

System ten zapisuje dane na karcie pamięci CF (Compact Flash). Dane z karty pamięci mogą być skopiowane do komputera i przy użyciu aplikacji PowerLink służyć do lokalizacji usterek, monitorowania stanu silnika lub mogą być przesłane przez Internet do producenta silnika. System ten pozwala także na monitorowanie pracy silnika w czasie rzeczywistym.

Zespół badawczy, wiedząc o zabudowanym systemie diagnostycznym, postanowił, nie bacząc na zniszczenia samolotu, znaleźć kartę pamięci. Po konsultacjach z producentem silnika, który po otrzymaniu zdjęć wraku samolotu, przekazał istotne informacje przydatne dla poszukiwania karty pamięci, zespołowi badawczemu udało się odnaleźć kartę pamięci. Znaleziona karta była w złym stanie technicznym (zdjęcia poniżej).



Niezależnie od złego stanu technicznego karty, zdecydowano się na próbę odzyskania danych w specjalistycznej firmie. Próba zakończyła się niepowodzeniem – nie udało się odzyskać danych.

Kolejna firma specjalizująca się w odzyskiwaniu danych również potwierdziła, że, ze względu na stan zniszczenia karty, dane są nie do odzyskania.

B) Dysponując plikiem dźwiękowym korespondencji radiowej pomiędzy samolotem a lotniskową służbą informacji powietrznej (AFIS) lotniska Warszawa-Babice zlecono analizę fonoskopijną pod kątem wychwycenia dźwięków świadczących o pracy silnika. Prace te są wykonywane przez specjalistyczne laboratorium instytutu badawczego.

Dotychczasowa analiza pliku wykazała, że istnieje potrzeba dostarczenia większej ilości materiału porównawczego. Zespół badawczy zdecydował o dostarczeniu takiego materiału i obecnie organizuje prace z tym związane.

C) Zespół badawczy pozyskał materiały i ustalił status obsługi i utrzymania ciągłej zdatości do lotu (CAMO) samolotu. Ten etap prac wykonywano we współpracy Urzędem Lotnictwa Cywilnego.

Zagadnienia pilotażowe

Zespół badawczy udał się do Ośrodka Kształcenia Lotniczego, gdzie użytkowanych jest kilka egzemplarzy samolotów, takich jak samolot, który uległ wypadkowi. Celem wizyty było uzyskanie informacji od doświadczonego personelu lotniczego na temat pilotażu oraz historii obsługi (występowanie usterek) od personelu technicznego.

Dotychczasowa analiza wykazała, że istnieje potrzeba wykonania obserwacji w trakcie lotu na typie samolotu, który uległ wypadkowi. Lot ten będzie również służył dostarczeniu materiału porównawczego do badań fonoskopijnych. Obecnie Komisja jest w trakcie organizacji lotu.

Zagadania organizacyjno-administracyjne

W trakcie badania dokonano analizy przeprowadzonej akcji ratowniczej po zaistnieniu zdarzenia.

Zespół badawczy zwrócił uwagę na brak właściwej koordynacji pomiędzy jednostkami Państwowej Straży Pożarnej, a obsługą lotniska, co w badanym przypadku nie miało wpływu na przeżycie osób znajdujących się na pokładzie samolotu, ponieważ zginęły one w wyniku uderzenia samolotu o betonowy pas.

Na podstawie dotychczas przeprowadzonej analizy zebranych materiałów (badanie wypadku nie jest zakończone), Państwowa Komisja Badania Wypadków

Lotniczych sformułowała następujące zalecenie profilaktyczne dla zarządzającego lotniskiem:

Zweryfikować procedury obowiązujące na terenie lotniska w celu usprawnienia zasad jak najszybszego dostępu do miejsca zdarzenia przez służby ratownicze, które przybywają na lotnisko po jego zaistnieniu.

Zespół badawczy PKBWL w dalszym ciągu prowadzi badanie w celu określenia przyczyn i okoliczności zaistnienia wypadku.

Szczegółowe informacje zostaną zawarte w Raporcie końcowym z badania wypadku.

podpis na oryginale