



*Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych*

Warszawa 23 maja 2015 r.

**Oświadczenie Tymczasowe
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
dotyczące badania wypadku lotniczego
nr 660/13**

Działając zgodnie z Artykułem 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 oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010.295.25)** oraz stosując się do zasad opisanych w Załączniku nr 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym podpisanej w dniu 7 grudnia 1944 r. w Chicago, PKBWL przedstawia informację o postępach w badaniu wypadku samolotu PA-34 220T Seneca V, o znakach rozpoznawczych SP-HIN, w dniu 23 maja 2013 roku (nr 660/13).

Badanie zdarzenia prowadzi zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. inst. pil. Ryszard Rutkowski	- kierujący zespołem,
mgr inż. pil. nawig. Bogdan Fydrych	- członek zespołu,
mgr inż. Piotr Lipiec	- członek zespołu,
dr inż. Stanisław Żurkowski	- członek zespołu,
ppłk rez. mgr inż. Maciej Ostrowski	- ekspert PKBWL.
mgr inż. pil. Tomasz Duda	- ekspert PKBWL

W okresie 24 maja 2014 do 23 maja 2015 r. zespół badawczy PKBWL wykonał czynności jak poniżej i ustalił :

Działania Zespołu Badawczego PKBWL w zakresie zagadnień technicznych

- opracowanie i analiza danych silnikowych z wyświetlacza MFD,
- korelacja zapisów radarowych z zapisami MFD,
- odzyskanie i konwersja dodatkowych danych z wyświetlacza MFD dla silników #1 i #2,
- współpraca z firmą AVIDYNE w zakresie konwersji danych,
- uzupełnienie analizy z uwzględnieniem danych silnikowych odzyskanych z wyświetlacza MFD dla silników #1 i #2..

Odzyskano i zdekodowano zapisy parametrów pracy obu silników samolotu. Ze względu na sposób rejestracji (nie jest to rejestrator katastroficzny) odzyskane zapisy kończą się około 55 s przed uderzeniem samolotu w zbocze góry.

Zdekodowane zapisy wskazują, że w trakcie całego lotu parametry pracy obu silników były w normie, a zmiany tych parametrów nie wykazywały oznak (prekursorów) wskazujących na wystąpienie jakiegokolwiek usterki zespołów napędowych. Również oświadczenie wiarygodnego świadka, potwierdza powyższe stwierdzenia.

W celu określenia położenia manetek sterowania silnikami w kabinie samolotu SP-HIN, w chwili wypadku, przeprowadzono eksperyment porównawczy na bliźniaczym samolocie o znakach rozpoznawczych SP-TUD. Na samolocie SP-TUD odtworzono i udokumentowano fotograficznie położenie dźwigni sterowania silnikami na takie, jakie zastano we wraku samolotu SP-HIN na miejscu wypadku. Stwierdzono, że w chwili uderzenia w zbocze góry manetki składu mieszanki obu silników były ustawione w położenie IDLE CUT-OFF, tj. wyłączenia obu silników.

Akcja poszukiwawczo-ratownicza (wszystkie czasy podano poniżej wg UTC):

Dokonano szczegółowej analizy działań służb ruchu lotniczego Polski i Słowacji od chwili kiedy pilot samolotu SP-HIN zgłosił dołot do punktu nawigacyjnego BABKO i poinformował informatora Służby Informacji Powietrznej sektora Kraków (FIS Kraków) o zmianie częstotliwości w celu nawiązania łączności z FIS Bratysława (6.11 UTC). Stwierdzono brak reakcji informatora FIS Kraków na wlot samolotu SP-HIN w strefę lotów ograniczonych EPR8 obejmującą Babiogórski Park Narodowy oraz przekazanie stronie słowackiej przy przekraczaniu granicy Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW) danych dotyczących wysokości lotu zgodnie ze złożonym przez pilota planem lotu (FPL), a nie tych jakie były wskazywane przez system radarowy. Zobrazowanie samolotu SP-HIN zanika na wskaźniku radarowym o godzinie 6.13.30 na wysokości 5100 ft AMSL.

Organem służby ruchu lotniczego, który jako pierwszy zainteresował się brakiem łączności z samolotem SP-HIN był FIS Bratysława, który o godzinie 6.36 telefonuje do FIS Kraków z prośbą o informacje o samolocie, z którego pilotem nie może nawiązać łączności radiowej i nie obserwuje jego echa na radarze. Niewłaściwe zrozumienie informacji przekazanej w języku angielskim przez informatora FIS Bratysława informatorowi FIS Kraków spowodowało, że możliwość wszczęcia akcji poszukiwawczo-ratowniczej została przekazana przez Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego (OKPiRL) załodze ratowniczej 3 GPR Kraków dopiero o godz. 08.00. Dalsze działania skierowane były na określenie rejonu poszukiwań i analizowanie pogody w rejonie Żar – Żywiec. O godzinie 10.00 OKPiRL podejmuje decyzję o rozpoczęciu akcji poszukiwawczo-ratowniczej z wykorzystaniem śmigłowca Mi-8RL z 3 GPR Kraków, który startuje o godz. 10.11 i o godzinie 10.25 rozpoczyna poszukiwania w wyznaczonym rejonie. Ze względu na warunki atmosferyczne panujące w rejonie poszukiwań (niska podstawa chmur) śmigłowiec powraca na lotnisko bazowania, gdzie ląduje o godzinie 12.31. W międzyczasie o godzinie 12.08 GOPR informuje OKPiRL o odnalezieniu spalonego wraku samolotu na zboczu Babiej Góry. Po tej informacji akcja poszukiwawczo-ratownicza zostaje przerwana.

Należy dodać, że niezależnie od w/w. działań w/w. podmiotów w akcję poszukiwawczo - ratowniczą były zaangażowane również Straż Graniczna, Policja, GOPR i Straż Pożarna.

Obecnie członkowie Zespołu Badawczego opracowują i analizują zgromadzony materiał badawczy oraz redagują poszczególne rozdziały Raportu końcowego.

Na dzień publikacji niniejszego Oświadczenia Tymczasowego zespół badawczy nie sformułował żadnych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.