



***Państwowa Komisja  
Badania Wypadków Lotniczych***

Warszawa 30 kwietnia 2014 r.

**Oświadczenie tymczasowe nr 2  
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych  
dotyczące badania wypadku lotniczego (nr zdarzenia 370/12)**

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**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) przedstawia informację o postępach w badaniu wypadku samolotu Liberty XL-2 o znakach SP-AXL, który wydarzył się w dniu 1 maja 2012 roku na lotnisku Warszawa-Babice.

W pierwszym Oświadczeniu tymczasowym wydanym w kwietniu ubiegłego roku mylnie podano numer zdarzenia jako 370/11 – prawidłowy numer zdarzenia to 370/12. Niniejsze Oświadczenie nie wnosi innych korekt do informacji zawartych w pierwszym Oświadczeniu tymczasowym.

Badanie wypadku w ostatnim okresie skupiło się przede wszystkim w obszarze zagadnień technicznych.

W maju 2013, przy współpracy Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, za zgodą lotniska Warszawa-Babice, wykonano dwa kręgi nadlotniskowe samolotem Liberty XL-2 z rejestracją audio i wideo każdego lotu. Materiał ten posłużył jako materiał porównawczy do badań fonoskopijnych (badania pliku dźwiękowego) i został poddany analizom w PKBWL i specjalistycznych laboratoriach.

Zakończono badania fonoskopijne korespondencji radiowej zarejestrowanej w dniu wypadku, pomiędzy samolotem a lotniskową służbą informacji powietrznej (AFIS) lotniska Warszawa-Babice. Badanie fonoskopijne wykonano w dwóch niezależnych instytucjach badawczych:

- laboratorium fonoskopii Zakładu Awioniki w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych w Warszawie,

- francuskiej komisji badania wypadków lotniczych (BEA - Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) w Paryżu.

Obydwa badania nie zdołały wychwycić dźwięków, z których można by wywnioskować o prawidłowej bądź nieprawidłowej pracy silnika.

Zważywszy na brak informacji ze źródeł obiektywnych o pracy silnika, przy braku wniosków z badania pliku dźwiękowego, podjęto decyzję o wykonaniu ekspertyzy wraku silnika będącego w dyspozycji PKBWL.

Wybrano certyfikowaną wg PART 145 organizację obsługową, której zlecono wykonanie ekspertyzy silnika. Ekspertyzę wykonano w pierwszym kwartale bieżącego roku w obecności członków PKBWL. Wstępne wyniki z tego badania pozwalają na stwierdzenie, że:

- silnik odpowiadał warunkom technicznym,

- stan silnika odzwierciedlał czas jego pracy,

- stan tłoków i innych elementów silnika może świadczyć, że na dwóch cylindrach była uboga mieszanka paliwowa.

Trwają dalsze badania w celu ustalenia wpływu na pracę silnika, w istniejących w dniu wypadku warunkach, automatycznego układu sterowania pracą silnika (FADEC).

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

Szczegółowe informacje zostaną zawarte w raporcie końcowym z badania wypadku.

*podpis na oryginale*