



*Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych*

Warszawa 23 maja 2014 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. Bogdan Fydrych	- członek zespołu,
mgr inż. Piotr Lipiec	- członek zespołu,
dr inż. Stanisław Żurkowski	- członek zespołu,
ppłk rez. mgr inż. Maciej Ostrowski	ekspert PKBWL.

W trakcie dotychczasowych badań wypadku i jego okoliczności zespół badawczy PKBWL wykonał czynności jak poniżej i ustalił :

Dnia 23 maja 2013 r. o godz. 04:14 (wszystkie czasy podano wg UTC; czas UTC = czas LMT – 2 godz.) pilot zawodowy złożył plan na wykonanie lotu po trasie EPPO-BABKO-LZIB. Plan lotu przewidywał lot zgodnie z przepisami VFR, na poziomie A020 i z prędkością przelotową 150 kt. Jako lotnisko zapasowe zaplanowano lotnisko Kraków-Balice (EPKK). Samolot był własnością Bankowego Funduszu Leasingowego S.A. z siedzibą w Łodzi, a użytkownikiem samolotu była firma Phinance S.A. z siedzibą w Poznaniu. Pilot wykonywał ten lot na zlecenie firmy – użytkownika.

Przygotowując się do lotu na lotnisku startu Poznań Ławica (EPPO) pilot-dowódca statku powietrznego SP-HIN zgłosił o godzinie 3.56.08 do wieży TWR EPPO kołowanie do tankowania, na co otrzymał zgodę. Po tankowaniu, o godzinie 4.46.58 pilot ponownie próbuje nawiązać łączność z TWR, ale trzaski uniemożliwiają zrozumienie korespondencji. Po kilku nieudanych próbach pilot uzyskuje od ktrl TWR zgodę na odkołowanie spod stacji paliw, gdzie zakłócenia korespondencji utrudniały korespondencję. O godz. 4.48.32 ktrl TWR przekazuje pilotowi SP-HIN zgodę na lot do LZIB po starcie z DS28 oraz ciśnienie 1007 HPa, lot początkowo na wysokości 1500 ft, przez pkt S, kod transpondera 7000. O godzinie 4.53.26 pilot SP-HIN zgłosił gotowość do odlotu i wystartował. Po starcie pilot przeszedł na łączność z TWR EPKS, a następnie, o godz. 5.01.52 nawiązał łączność z FIS Poznań informując, że kontynuuje lot na wysokości 1500 ft z kodem transpondera 7000. O godzinie 5.32.34 pilot zgłasza informatorowi FIS Poznań, że mija Kamień Śląski i przechodzi na łączność z FIS Kraków 119.275 kHz. Informator FIS Poznań przyjął komunikat pilota, ale o godzinie 5.34.32 ponownie wywołał SP-HIN przypominając o ominięciu strefy zakazanej EP P13. Pilot potwierdził omijanie strefy po zachodniej stronie i przejście na łączność z FIS Kraków.

Lot do trawersu Bielska –Białej odbywał się w dobrych warunkach pogodowych. Zdecydowane pogorszenie warunków, a w szczególności obniżenie podstawy chmur i obniżenie widzialności występowało na północnych stokach Beskidu Małego, na południe od linii Bielsko-Biała-Kęty oraz dalej na południe od Kotliny Żywieckiej, na północnych stokach Karpat Zachodnich z kulminacjami Pilska (1557 m) i Babiej Góry (1725 m). Na tym paśmie wzniesień, bezpośrednio w rejonie wypadku warunki pogodowe, a szczególnie widzialność mogły być ograniczone do kilkunastu – kilkudziesięciu metrów, a chmury zakrywały znaczną część pasma.

Informacja meteorologiczna dotycząca zakrycia szczytów pasm górskich przez chmury była dostępna w prognozach GAMET i SIGMET, ale Komisji nie udało się wyjaśnić,

czy i w jakim zakresie, pilot-dowódca statku powietrznego zapoznał się z tymi prognozami. Analiza dokumentów o sytuacji meteorologicznej na planowanej trasie przelotu przed startem jest jednym z podstawowych obowiązków dowódcy statku powietrznego.

O godzinie 5.54 pilot SP-HIN zgłasza się do FIS Kraków, następuje identyfikacja radarowa, a po chwili utrata kontaktu radarowego. O godzinie 5.58 pilot SP-HIN prosi o podanie warunków pogodowych w rejonie Żar- Żywiec. W odpowiedzi Informator FIS Kraków przekazuje ATIS/METAR EPKK. O godzinie 6.11 pilot SP-HIN zgłasza pkt BABKO i przejście na łączność z Bratysławą. Między 6.11- 6.13 na wskaźniku radarowym widać niezidentyfikowany A/C zbliżający się do EP R8, który następnie wlatuje w tą strefę. O godzinie 6.13 A/C znika z obrazowania radarowego w rejonie EP R8 na wysokości A051. Po wszczęciu opóźnionej akcji poszukiwawczej FIS Kraków informuje o godzinie 12.22 SUP ATM o odnalezieniu przez ratowników GOPR wraku samolotu SP-HIN na północnym stoku Babiej Góry.

Działania PKBWL polegały na bezpośrednim udziale trzech członków Komisji w oględzinach wraku na miejscu wypadku i sporządzeniu dokumentacji miejsca zdarzenia i zakresu zniszczeń statku powietrznego. Komisja podczas tych prac pobrała z miejsca wypadku i zabezpieczyła do dalszych badań uszkodzoną kartę pamięci CF z wyświetlacza MFD oraz zniszczone pożarem urządzenia radionawigacyjne i panel autopilota zabudowane na konsoli środkowej. Pozostała część wraku pozostała na stoku pod nadzorem Policji. Firmie zewnętrznej zlecono wykonanie zdjęć z powietrza wraku na miejscu zdarzenia oraz zdjęć najbliższej okolicy.

Po wykonaniu tych czynności PKBWL wraz z Prokuraturą Rejonową w Suchej Beskidzkiej podjęła działania związane z transportem wraku ze stoku na miejsce składowania. Czynności te koordynowano z dyrekcją Biabiogórskiego Parku Narodowego – gospodarzem terenu. Próba transportu elementów wraku drogą powietrzną nie doszła do skutku, ponieważ wojska lotnicze odmówiły wykonania tej usługi przy pomocy śmigłowców, a polskie firmy cywilne mające stosowne certyfikaty ULC nie dysponowały w tym czasie odpowiednim sprzętem na terenie kraju. Po dłuższych uzgodnieniach i podzieleniu wraku na kilka części elementy te przetransportowano drogą lądową na miejsce składowania w Suchej Beskidzkiej tak, aby były dostępne do ewentualnych dalszych szczegółowych oględzin i badań.

W dniu 29 maja 2013 r. PKBWL wysłała zawiadomienie o zaistnieniu zdarzenia lotniczego (Event Notification) do następujących adresatów: Europejskiej Agencji

Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Unii Europejskiej (EU), Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu (NTSB).

Zgodnie z Aneks 13 ICAO NTSB wyznaczyło swojego przedstawiciela pełnomocnego do kontaktów z Komisją. W trakcie prowadzenia badania Zespół Badawczy PKBWL pozostaje w bieżącym kontakcie z przedstawicielem pełnomocnym.

W związku z prowadzonym badaniem wypadku przeprowadzono badania i ekspertyzy, które można podzielić na następujące grupy:

- dotyczące dokumentacji technicznej i operacyjnej samolotu;
- dotyczące zagadnień technicznych;
- dotyczące załogi;
- dotyczące zagadnień z przeprowadzonej akcji poszukiwawczej;
- dotyczące zagadnień operacyjnych dotyczących organów służb ruchu lotniczego.

W ramach prowadzonych badań PKBWL zwróciła się do firm:

- MEDIARECOVERY o wykonanie odczytu danych z uszkodzonej karty pamięci CF wyświetlacza MFD samolotu SP-HIN.

- AVIDYNE o wykonanie deszyfracji danych odzyskanych z pamięci wyświetlacza MFD samolotu SP-HIN.

Działania Zespołu Badawczego PKBWL w zakresie dokumentacji technicznej i operacyjnej samolotu:

- pozyskano dokumentację techniczną samolotu i jego wyposażenia z firmy PIPER,
- pozyskano dokumentację techniczną i obsługową silników samolotu z firmy CONTINENTAL,
- zabezpieczono i poddano analizom dokumentację obsługową samolotu SP-HIN, z okresu poprzedzającego wypadek;
- sprawdzono, czy samolot był poddawany okresowym przeglądom technicznym oraz czy obsługa była prowadzona zgodnie z zaleceniami producenta statku powietrznego;
- przeprowadzono analizę programu obsługi technicznej samolotu,

W zakresie zagadnień technicznych:

- wykonano dokumentację fotograficzną samolotu i miejsca zdarzenia zarówno z ziemi oraz z powietrza;
- zabezpieczono dane z pamięci wyświetlacza MFD zapisującego informacje o pracy zespołów napędowych samolotu.

W zakresie zagadnień operacyjnych:

- pozyskano i zabezpieczono nagrania z monitoringu lotniska w Poznaniu;
- pozyskano i zabezpieczono nagrania z PAŻP w zakresie zobrazowania zapisu radarowego i korespondencji radiotelefonicznej.

Obecnie członkowie Zespołu Badawczego opracowują i analizują zgromadzony materiał badawczy, a także w oparciu rezultaty tych badań wskazują kierunki badań uzupełniających.

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

podpis na oryginale

mgr inż. inst. pil. Ryszard Rutkowski - kierujący zespołem,