



**Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych**

Warszawa, dnia 23 października 2023

**Oświadczenie Tymczasowe Państwowej Komisji Badania Wypadków
Lotniczych dotyczące badania wypadku lotniczego
nr 6240/2022**

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 oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. 2010.295.25) jak również stosując się do zasad opisanych w Załączniku nr 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przedstawia Oświadczenie Tymczasowe dotyczące wypadku szybowca MDM-1 „Fox” o znakach rozpoznawczych SP-3828, który wydarzył się 23 października 2022 r. (nr 6240/2022).

Dotychczasowe działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

W związku z prowadzonym badaniem wypadku przeprowadzono analizy w zakresie:

- a) dokumentacji szkoleniowej i lotniczej szkolonego pilota, instruktora szkolącego, pilota samolotu holującego oraz dokumentacji operacyjnej ośrodka szkolenia, pod kątem szkolenia w akrobacji;
- b) dokumentacji lotnej i technicznej szybowca oraz samolotu holującego, a także zagadnień technicznych, które mogły przyczynić się do wystąpienia usterki silnika samolotu;
- c) warunków wykonania startu i lotu holowanego, który zakończył się wypadkiem szybowca;
- d) przebiegu zdarzenia po odczepieniu się szybowca od samolotu holującego;
- e) szeroko rozumianego czynnika ludzkiego w zdarzeniu.

W ramach prowadzonych badań i ekspertyz PKBWL zwróciła się do:

- a) za pośrednictwem organu ds. badania zdarzeń lotniczych Austrii (Federal Safety Investigation Authority) do producenta silnika firmy BRP Rotax o analizę i ocenę zapisów z urządzenia rejestrującego FLYdat oraz o uwagi do zdiagnozowanego po zdarzeniu stanu technicznego silnika samolotu holującego;

- b) Prokuratury Okręgowej w Częstochowie – o przekazanie zamówionych przez Prokuraturę wyników ekspertyzy paliwa, ekspertyzy zespołu napędowego oraz innych ekspertyz, jeśli je przeprowadzono.

W trakcie badania zdarzenia zespół badawczy PKBWL wykonał następujące czynności badawcze:

- a) oględziny miejsca wypadku wraz z wykonaniem dokumentacji fotograficznej;
- b) oględziny samolotu ze szczególnym uwzględnieniem zespołu napędowego (w tym boroskopia cylindrów silnika, analiza techniczna gaźników). Oględziny te były połączone z demontażem i ekspertyzą wybranych podzespołów silnika;
- c) odczyt oraz analizę danych z urządzenia Flydat, monitorującego pracę silnika;
- d) przesłuchanie świadków wypadku, w tym pilota samolotu holującego oraz właściciela samolotu;
- e) konsultacje techniczne w zakresie prowadzonej obsługi technicznej samolotu oraz usterki zespołu napędowego, która zaistniała podczas lotu;
- f) analizę fizycznej zdatności do lotu samolotu holującego;
- g) oględziny wraku szybowca;
- h) analizę nagrania z monitoringu lotniskowego, na którym zobrazowany został start zespołu samolot-szybowiec do lotu zakończonego wypadkiem;
- i) analizę danych pogodowych i możliwego wpływu czynnika pogody na zdarzenie;
- j) analizę sytuacji ruchowej na lotnisku w Rudnikach;
- k) analizę otrzymanej ekspertyzy paliwowej.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych niniejszym informuje, że czynności badawcze dotyczące wypadku zostały zakończone oraz powstał Projekt Raportu Końcowego z badania. Komisja obecnie oczekuje na przekazanie materiałów dotyczących sprawy z Prokuratury.

Po procedowaniu w Komisji, projekt zostanie przetłumaczony na język angielski, następnie zostanie wysłany do zainteresowanych podmiotów w celu uzyskania ich uwag w terminie do 60 dni. Po analizie otrzymanych uwag Komisja podejmie decyzję o ich uwzględnieniu lub odrzuceniu, a następnie opublikuje Raport Końcowy.

Na obecnym etapie PKBWL nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

KONIEC