



Oświadczenie
Tymczasowe publikowane
jest w każdą rocznicę
zdarzenia, informując
o postępach w badaniu
i o wszelkich istotnych
kwestiach bezpieczeństwa.

Komisja nie orzeka o winie
i odpowiedzialności.
Badanie jest niezależne
i odrębne w stosunku do
wszelkich postępowań
sądowych lub
administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały
lub raportu końcowego do
celów innych niż
zapobieganie wypadkom
i incydentom lotniczym,
może prowadzić do
błędnych wniosków
i interpretacji.

OŚWIADCZENIE TYMCZASOWE

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 9 września 2025

w sprawie wypadku lotniczego

2022/5134

NUMER ZDARZENIA

Oświadczenie Tymczasowe publikuje się w ciągu
dwunastu miesięcy od zaistnienia zdarzenia
oraz w każdą rocznicę zdarzenia, informując o postępach
w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach
bezpieczeństwa.

Oświadczenie Tymczasowe zostało sporządzone w
języku polskim.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

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 samolotu SKYVAN SC-7 o znakach rozpoznawczych SP-HIP, który wydarzył się w dniu 3 września 2022 r., w Piotrkowie Trybunalskim.

1. Działania wstępne podjęte przez zespół badawczy PKBWL

W dniu 6 września 2022 r. PKBWL wysłała zawiadomienie o zaistnieniu zdarzenia lotniczego (Event Notification) do następujących adresatów: Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Unii Europejskiej (EU) oraz Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), National Transportation Safety Board (NTSB), Air Accidents Investigation Branch (AAIB). Badanie zdarzenia prowadzi zespół badawczy PKBWL.

2. Dotychczasowe działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

W związku z prowadzonym badaniem wypadku przeprowadzono liczne testy, analizy i ekspertyzy w zakresie:

- dokumentacji operacyjnej samolotu;
- dokumentacji technicznej i zagadnień technicznych;
- zagadnień dotyczących pilota;

W ramach prowadzonych badań i ekspertyz PKBWL zwróciła się do:

- Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz Dowódcy 32 Bazy Lotnictwa Taktycznego o przekazanie zapisów radarowych lotu;
- producenta śmigieł MT-Propeller Entwicklung GmbH o pomoc w ustaleniu kąta natarcia łopat śmigieł w chwili wypadku;
- NTSB w celu odzyskania danych z urządzenia GARMIN GND530;
- producenta silników firmy Honeywell Engines o ekspertyzę silników.

W trakcie badania zespół badawczy PKBWL wykonał następujące czynności badawcze:

- oględziny miejsca wypadku – wraz z wykonaniem dokumentacji fotograficznej;
- przesłuchanie świadków wypadku w tym właściciela samolotu;
- analizę zapisów lotu zarejestrowanych przez monitoring lotniskowy oraz monitoring domów w pobliżu miejsca wypadku;
- analizę danych radarowych;
- analizę sytuacji ruchowej na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim;
- analizę dźwięku;
- analizę dokumentacji technicznej;
- analizę dokumentów pilota;
- analizę Instrukcji Użytkowania w Locie w zakresie procedur podejścia do lądowania.
- zapoznanie się z własnościami pilotażowymi samolotu SKYVAN SC-7, w tym próbę powtórzenia trasy lotu;
- oględziny silników samolotu – z wykorzystaniem boroskopii;
- wysłano dane do producenta śmigieł w celu określenia kąta ustawienia łopat;
- wysłano silniki do producenta w celu wykonania ich ekspertyzy;
- wysłano urządzenie GARMIN GND530 do NTSB w celu odzyskania danych;
- w porozumieniu z producentem silnika podjęto decyzję o przebadaniu podzespołów silnika.

Zespół badawczy PKBWL otrzymał:

- określone przez producenta kąty ustawienia łopat śmigieł po wypadku samolotu;
- ekspertyzę silników wykonaną przez producenta;

- informację, że urządzenie GARMIN GND530 nie zapisywało danych dotyczących lotu.
- PKBWL otrzymał ekspertyzy podzespołów silnika.

Zmian IIC

- W grudniu 2024 r. nastąpiła zmiana IIC w związku z zakończeniem pracy przez poprzedniego IIC. Aktualny IIC przeprowadził analizę zebranych materiałów oraz zapoznał się z dokumentacją dotyczącą wypadku.
- Opracowanie Projektu Raportu Końcowego.

Na aktualnym etapie badania wypadku lotniczego, PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

3. Informacje na temat dalszych zamiarów zespołu badawczego PKBWL

Zespół Badawczy PKBWL nadal prowadzi badanie przedmiotowego wypadku w celu określenia przyczyn i okoliczności jego zaistnienia. Szczegółowe informacje zostaną zawarte w Raporcie Końcowym, który zostanie opublikowany po zakończeniu czynności badawczych.

KONIEC

Podpis na oryginale