

# RAPORT WSTĘPNY

---



WYPADEK 2022/5134

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY +48 500 233 233

# RAPORT WSTĘPNY

## WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2022/5134

STATEK POWIETRZNY – Samolot SKYVAN SC-7 3 Variant 100, SP-HIP

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 3 września 2022 r. Głina k. EPPT

Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym ustalenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

**WARSZAWA 2022**

## Spis treści

---

Informacje ogólne .....	3
<b>INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE.....</b>	<b>4</b>
1. Historia lotu.....	4
2. Obrażenia osób .....	5
3. Uszkodzenia statku powietrznego .....	5
4. Informacje o składzie osobowym .....	5
5. Informacje o statku powietrznym .....	6
6. Informacje meteorologiczne .....	7
7. Informacje o miejscu zdarzenia .....	7
8. Informacje o szczątkach i zderzeniu .....	7
<b>DZIAŁANIA PKBWL .....</b>	<b>8</b>
1. Działania zrealizowane .....	8
2. Działania planowane.....	9

## Informacje ogólne

Numer ewidencyjny zdarzenia	<b>2022/5134</b>			
Rodzaj zdarzenia	WYPADEK			
Data zdarzenia	3 września 2022 r.			
Miejsce zdarzenia	Głina k. Piotrkowa Trybunalskiego			
Rodzaj, typ statku powietrznego	Samolot SKYVAN SC-7 3 VARIANT 100			
Znaki rozpoznawcze SP	SP-HIP			
Użytkownik/Operator SP	Skyvan Service Piotr Wojciech Jafernik Spółka Komandytowa			
Dowódca SP	Pilot samolotowy CPL(A)			
Liczba ofiar/rodzaj obrażeń	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	2	–	–	–
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC, ICAO, EASA, EC, NTSB, TSB			
Podmiot badający	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy	NTSB, TSB, EASA			
Dokument zawierający wyniki	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia	Brak			
Adresat zaleceń	Nie dotyczy			

## INFORMACJE FAKTOGRAFICZNE

### 1. Historia lotu

Dnia 3 września 2022 r. na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim (EPPT) odbywały się skoki spadochronowe z samolotu SKYVAN SC-7 organizowane przez SKYVAN SERVICE. W 12 wylocie w tym dniu, po zrzuceniu skoczków samolot zaczął się zniżać do lądowania. Po wyjściu na prostą do lądowania pilot zgłosił, że pozostało mu półtorej minuty do progu pasa startowego 03. Kierujący lotami wydał zgodę na lądowanie, którą pilot potwierdził.

Okolo godziny 14:16 (LMT) samolot przeszedł na wznoszenie, następnie wyhamował i zmieniając kierunek lotu, przeszedł do lotu nurkowego i zderzył się z ziemią w pobliżu lotniska (Rys.1). W wyniku zderzenia pilot i pasażerka ponieśli śmierć na miejscu, a samolot został całkowicie zniszczony.

Pilot samolotu TECNAM 2008 SP-LFH lecącego po kręgu za SKYVAN-em przekazał drogą radiową informację o zdarzeniu.



Rys. 1. Lokalizacja miejsca zdarzenia [źródło: PKBWL]



## 2. Obrażenia osób

Urazy	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby	Razem
Śmiertelne	1	1	-	2
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	-	-	-	-

## 3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zderzenia z ziemią samolot został zniszczony (Rys. 2).



Rys. 2. Szcątki samolotu na miejscu zdarzenia [źródło: PKBWL]

## 4. Informacje o składzie osobowym

Pilot - mężczyzna lat 44, posiadał:

- licencję CPL(A), SPL oraz świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego;

- orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1, 2 i LAPL w okresie ważności;
- nalot na samolotach 1200 h w tym na typie SKYVAN około 150 h;
- nalot na szybowcach 1500 h.

## 5. Informacje o statku powietrznym

SKYVAN SC-7 jest lekkim dwusilnikowym samolotem transportowym o konstrukcji metalowej. Jest to górnopłat zastrzałowy z podwójnym statecznikiem pionowym i sterem kierunku o podwoziu trzypunktowym z przednim kołem. Kadłub ma przekrój kwadratowy i nie jest hermetyzowany. Samolot zaprojektowany został do operowania z lotnisk o nieutwardzonej nawierzchni i pilotowania przez jednego pilota. Dostęp do przestrzeni ładunkowej odbywa się przez rampę znajdującą się w tylnej części kadłuba. Samolot wyposażony w podwójny układ sterowania.



Rys. 3. Samolot SP-HIP przed wypadkiem [źródło: Internet]

Numer seryjny	SH.1962
Rok produkcji	1978 r.
Producent	Short Brothers PLC
Poświadczenie przeglądu zdatości do lotu (ARC)	Ważne do 17.09.2022 r.

Świadectwo rejestracji wydane w dniu 07.10.2019 r.

Świadectwo zdatości do lotu wydane w dniu 17.09.2020 r.

Świadectwo zdatości w zakresie hałasu wydane w dniu 29.05.2020 r.

### Silnik Nr 1:

Garet Airesearch TPE 331-2-201A nr P90189

### Silnik Nr 2:

Garet Airesearch TPE 331-2-201A nr P90019

**Typ śmigieł:**

MT-Propeller MTV-27-1-E-C-F-R(G)/CFR235-55

**6. Informacje meteorologiczne**

Prognoza pogody GAMET:

EPWW GAMET VALID 031000/031600 EPWAEPWW

WARSAW FIR/A4 BLW FL100

SECN I

HAZARDOUS WX NIL

SECN II

PSYS: 12 RIDGE OF HIGH OVER POLAND STNR NC

UPPER TROUGH OVER NE POLAND STNR NC

UPPER LOW OVER W UKRAINE MOV E NC

SFC WIND: 10/16 080/06KT

WIND/T: 10/16

1000FT AMSL 090/10KT PS17

2000FT AMSL 090/10KT PS15

3300FT AMSL 100/10KT PS11

5000FT AMSL 100/10KT PS06

10000FT AMSL 120/05KT LCA VRB/05KT 0000

CLD: 10/16 LCA FEW/SCT CU 4000/7000FT AMSL

FZLVL: 10/16 FM NE PART 8000FT AMSL TO SW PART 10000FT AMSL

CHECK AIRMET AND SIGMET INFORMATION

FAPL24 OKEC 030900

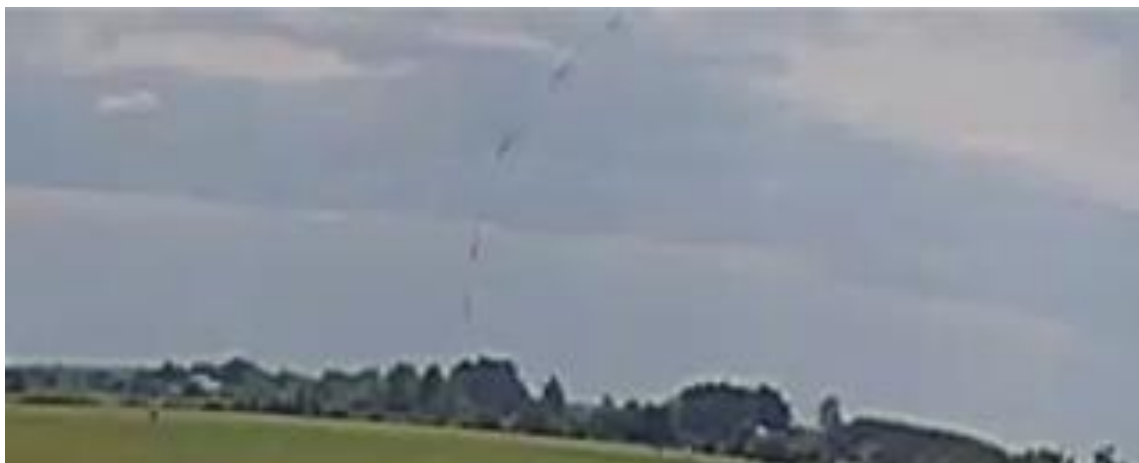
**7. Informacje o miejscu zdarzenia**

Do wypadku doszło w odległości około 2 km na południe od progu drogi startowej 03 lotniska EPPT (rys. 1).

**8. Informacje o szczątkach i zderzeniu**

Samolot zderzył się z ziemią pochylony na nos i przechylony na prawe skrzydło (rys. 4, 5).





Rys. 4. Zapis (poklatkowy) końcowej fazy lotu zarejestrowany przez kamerę monitoringu lotniskowego [źródło: Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej]



Rys. 5. Zapis ostatniej fazy lotu zarejestrowany kamerą monitoringu prywatnej posesji w pobliżu miejsca zdarzenia [źródło: Internet]

Szcątki samolotu były rozrzucone na niewielkiej przestrzeni. Samolot leżał na lewym boku. Wszystkie elementy układu sterowania (ster wysokości, kierunku, lotki, klapy) znajdowały się w obrębie szczątków i w ich bezpośredniej bliskości. Prawe skrzydło zostało oderwane wraz z zastrzałem w miejscu odległym około 1 m od silnika. Prawy silnik w trakcie zderzenia oderwał się od skrzydła i znajdował się przy szczątkach przedniej części kadłuba. Część przykadłubowa lewego skrzydła wraz z silnikiem znajdowała się pod kadłubem. Pozostała część skrzydła wraz z zastrzałem znajdowała się obok kadłuba. W trakcie zderzenia nastąpiło rozszczelnienie instalacji paliwowej i wyciek paliwa. Straż pożarna, która przybyła na miejsce zdarzenia zabezpieczyła wrak samolotu przed pożarem za pomocą piany.

## 9. Czynniki przeżycia

Pilot i pasażerka mieli prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. W trakcie zdarzenia nie doszło do pożaru.

Charakter zderzenia wykluczał szanse pilota i pasażerki na przeżycie.

## DZIAŁANIA PKBWL

### 1. Działania zrealizowane

Komisja przyjęła telefoniczne zgłoszenie zdarzenia i wysłała grupę badawczą na miejsce zdarzenia. Na miejscu zdarzenia:

- Przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia;

- Wykonano dokumentację fotograficzną miejsca zdarzenia;
- Przesłuchano świadków zdarzenia;
- Skopiowano dostępną dokumentację samolotu;
- Pozyskano część dokumentów pilota;
- Pozyskano i wstępnie przeanalizowano zapisy radarowe;
- Zapoznano się w kabinie bliźniaczego samolotu z czynnościami pilota na różnych etapach lotu samolotem SKYVAN.

## 2. Działania planowane

Zakres badania i podejmowane czynności będą zależały od wyników analizy zgromadzonych materiałów i dokonanych ustaleń. Przy obecnym stanie wiedzy planowane są następujące działania:

- Analiza zgromadzonego materiału i weryfikacja planu badania;
- Uzgodnienie z zainteresowanymi podmiotami planu dalszych działań;
- Skierowanie do badań wytypowanych zespołów i części samolotu;
- Analiza wpływu czynnika ludzkiego na zdarzenie;
- Analiza trajektorii lotu samolotu i sytuacji ruchowej w rejonie lotniska na podstawie dostępnych materiałów;
- Opracowanie Projektu Raportu Końcowego i przesłanie go do zainteresowanych podmiotów w celu uzyskania ich uwag;
- Analiza uwag uzyskanych od zainteresowanych podmiotów i opracowanie Raportu Końcowego;
- Publikacja Raportu Końcowego.

---

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

.....  
(podpis na oryginale)