



# RAPORT KOŃCOWY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 7 października 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

## 2024-0055

NUMER ZDARZENIA

Samolot Socata TB-9 Tampico, SP-TAI

19 lipca 2024 r. Bagicz (EPKG)

ADRM: Lotnisko

CTOL: Zderzenie z przeszkodą podczas startu

Raport został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego podjęcia.

Raport przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



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](mailto:kontakt@pkbwl.gov.pl)



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

## 1. Przebieg zdarzenia

W dniu 19 lipca 2024 r. na lotnisku w Bagiczu (EPKG) odbywały się loty zapoznawcze samolotem SocataTB-9 Tampico w ramach organizacji DTO<sup>1</sup>. W tym czasie na lotnisku trwały przygotowania do Sunrise Festival, który miał się rozpocząć w tym samym dniu w godzinach popołudniowych. W ramach tych przygotowań teren imprezy ogrodzony został barierkami ustawionymi przy południowej krawędzi pasa startowego .

Po wykonaniu pierwszego lotu z trzema pasażerami na pokładzie, pilot miał wykonać kolejny lot z dwójką pasażerów. Pasażerowie zajęli miejsca w kabinie na tylnych siedzeniach. Po zakołowaniu backtrackiem przed próg pasa startowego 25, pilot wykonał zakręt o 180° i samolot rozpoczął rozbieg. W trakcie rozbiegu przy prędkości około 50 kt pilot uniósł przednie koło i maska samolotu uniosła się powyżej zalecanych kątów do startu i oderwania. Pilot podjął próbę zmniejszenia kąta uniesienia maski, ale samolot nie reagował i chwilę później zaczął tracić kierunek w lewo. Samolot zderzył się z ogrodzeniem ustawionym przy krawędzi pasa startowego.

W trakcie zdarzenia pilot i pasażerowie nie odnieśli obrażeń ciała, a samolot został zniszczony.

## 2. Istotne informacje

### 2.1. Dane pilota

Pilot samolotu mężczyzna lat 28 posiadał:

- licencję pilota samolotowego CPL (A) z wpisanymi uprawnieniami SEP(L) oraz FI w okresie ważności;
- orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1 w okresie ważności;
- nalot ogólny – 977 h 32 min;
- nalot na typie – 54 h 18 min;
- nalot w roku 2024 – 433 h 32 min;
- wykonywał loty na 12 typach samolotów.

### 2.2. Statek powietrzny

Czteromiejscowy lekki samolot, napędzany silnikiem tłokowym Lycoming O-320-D2A o mocy 119 kilowatów (160 KM), wyposażony w śmigło o stałym skoku, ze stałym podwoziem trójkółowym.

Paliwo – AVGAS

Masa własna/startowa: 656 kg/1060 kg

Zapas paliwa: 150 l

Rok produkcji- 1982

Seria i numer fabryczny – 203

---

<sup>1</sup> Zadeklarowana organizacja szkolenia

Nalot od początku eksploatacji (bez lotów w dniu wypadku) - 4175 h<sup>2</sup>

Samolot był sprawny technicznie.

Samolot posiadał wszystkie dokumenty techniczne niezbędne do wykonania lotu w okresie ważności.

Ostatnie prace obsługowe wykonane w dniach 24-27 czerwca 2024 r.

Samolot był ubezpieczony polisą OC i AC. Pilot nie był dopisany do polisy jako pilot ubezpieczonego statku powietrznego.

### 2.3. Wyważenie samolotu

Do obliczeń przyjęto wagę pasażerów jaką podali w swoich oświadczeniach:

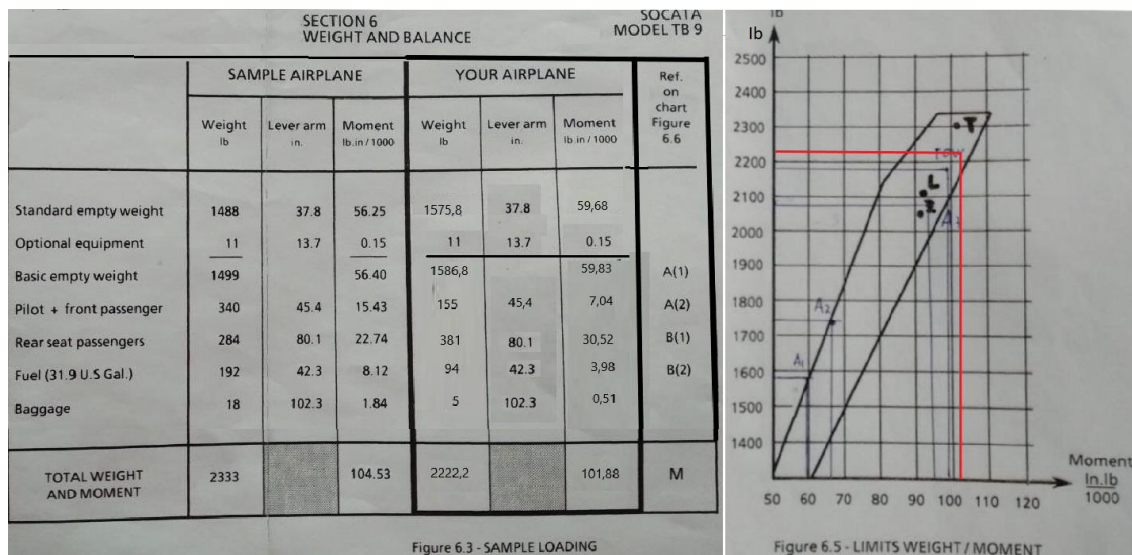
- pasażer – 95 kg;
- pasażerka – 78 kg.

W wyliczeniach pilota do wyważenia przyjęto zaniżoną wagę:

- pasażer 80 kg;
- pasażerka 75 kg

Według oświadczenia pasażerów, pilot nie zapytał o ich wagę.

Wyważenie samolotu było tylne, ale mieściło się w dopuszczalnych granicach (rys. 1).



Rys. 1. Tabela i wykres wyważenia.

### 2.4. Analiza zdarzenia

Do analizy wykorzystano filmy zarejestrowane telefonami przez pasażerów.

Na pytanie pasażera zadane pilotowi, czy ma zająć miejsce z przodu, dostał odpowiedź, że może usiąść z tyłu. Pasażerowie zajęli miejsca w kabinie na

<sup>2</sup> Według licznika motogodzin.

tylnych siedzeniach. Około godziny 11:55<sup>3</sup> pilot rozpoczął kołowanie do drugiego lotu, który miał trwać 15 min. Kołowanie odbywało się z klapami ustawionymi w pozycji do lądowania – duże klap (rys. 2).



Rys. 2. Widoczne klapki wychylone w pozycji do lądowania [źródło: pasażer]

Po zakończonym backtrackiem, na odległość około 170 m od progu pasa startowego 25, pilot wykonał zakręt o 180° i samolot rozpoczął rozbieg, który początkowo przebiegał prawidłowo. Po około 220 m przy prędkości 50 kt maska samolotu uniosła się do góry powyżej zalecanych wartości, jednocześnie doszło do kontaktu tylnej części samolotu z drogą startową i rozległ się sygnał przeciągnięcia (rys. 3).



Rys. 3. Widoczna zadarta maska i prędkościomierz [źródło: pasażerka]

<sup>3</sup> Wszystkie czasy w raporcie wg LMT (UTC+2 godz.)

Pilot próbował skorygować kąt uniesienia maski, ale jak oświadczył samolot nie reagował na oddanie wolantu. W trakcie analizy nagrań wykonanych przez pasażerów stwierdzono, że start samolotu prawdopodobnie odbywał się na klapach ustawionych w pozycji do lądowania, jednak pilot w trakcie rozmowy twierdził, że klapa została przestawiona w pozycję do startu przed startem. Komisja nie miała możliwości stwierdzić w jakim położeniu znajdowały się klapa w trakcie startu. Tylne wyważenie samolotu w połączeniu z potencjalnie ustawionymi klapami w pozycji do lądowania oraz ustawienie trymera w pozycji neutralnej (rys. 4) mogło spowodować, wystąpienie dużego momentu zadzierającego maskę samolotu.

Rys. 4. Na rysunku pokazano położenie trymera [źródło: pasażer]



Samolot zaczął nieznacznie tracić kierunek w lewo co trwało około 10 s. Sekundę przed uderzeniem w płot pilot zmniejszył obroty silnika do minimalnych.

Na filmach zarejestrowanych przez pasażerów nie widać, aby pilot próbował skorygować kierunek rozbiegu, natomiast w trakcie rozmowy stwierdził, że wcisnął maksymalnie prawy pedał steru kierunku, ale samolot nie reagował.

Po około 550 m rozbiegu samolot zderzył się z ogrodzeniem ustawionym na południowym brzegu pasa startowego. Szkic zdarzenia pokazano na rys. 5. W trakcie oględzin samolotu po zdarzeniu stwierdzono między innymi zerwanie ucha mocowania steru wysokości po lewej stronie, ale Komisja nie była w stanie ustalić, czy uszkodzenie powstało przed uderzeniem samolotu w barierki znajdujące się na skraju pasa startowego.





Rys. 5. Szkic zdarzenia.

W trakcie zdarzenia pilot i pasażerowie nie odnieśli obrażeń ciała, płot został uszkodzony a samolot został poważnie uszkodzony (rys. 5).



Rys. 5. Samolot po zdarzeniu [źródło: Internet]

### 3. Wnioski

#### 3.1. Ustalenia

- 1) Pilot posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lotu.
- 2) Samolot był sprawny technicznie i posiadał niezbędne dokumenty techniczne.
- 3) Samolot był ubezpieczony.
- 4) Wyważenie samolotu było tylne, ale mieściło się w dopuszczalnych granicach.
- 5) Samolot zderzył się z płotem znajdującym się po południowej stronie pasa startowego.
- 6) W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń ciała.

7) Samolot został poważnie uszkodzony.

**3.2. Przyczyny i czynniki sprzyjające**

- 1) Zgoda na wykonywanie lotów z pasa startowego, na którym po południowej jego stronie został ustawiony płot.
- 2) Posadzenie pasażerów na tylnej kanapie, co spowodowało tylne wyważenie samolotu.
- 3) Niewykonanie listy kontrolnej przed startem.

**4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie sformułowano.

---