



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

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

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

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 25 września 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0100

NUMER ZDARZENIA

Samolot , TECNAM P2008 JC, SP-SML

25 sierpnia 2025 r., Krzycko Wielkie

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

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



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>



1. Historia lotu

W dniu 25 sierpnia 2025 r., w godzinach porannych, na lotnisko Poznań Ławica (EPPO) przybył pilot wraz z pasażerem z zamiarem wykonania lotu wynajętym samolotem Tecnam P2008 JC o znaku rozpoznawczym SP-SML. Plan lotu przewidywał dwa odcinki: EPPO – lotnisko Leszno Strzyżewice (EPLS) oraz EPLS – EPPO.

W dniu zdarzenia warunki meteorologiczne pozwalały na bezpieczne wykonanie lotu na całym obszarze Wielkopolski.

Po wykonaniu lądowania z konwojera na EPLS samolot odleciał w kierunku miejscowości Krzycko Wielkie.

Przed dolotem do miejscowości Krzycko Wielkie samolot przestał być widoczny na ekranie radaru wtórnego, co świadczy o niepracującym lub wyłączonym transponderze. Wszelkie zakłócenia pracy tego urządzenia utrudniają umiejscowienie statku powietrznego w przestrzeni przez służby kontroli oraz informacji powietrznej.

Świadkowie, obserwujący lot samolotu nad miejscowością Krzycko Wielkie, zwrócili uwagę na ewolucje wykonywane przez samolot na małej wysokości, polegające na szybkiej zmianie kierunku, prędkości oraz wysokości lotu. W trakcie tych manewrów samolot rozpoczął lot po torze spiralnym w kierunku ziemi, który zakończył się uderzeniem w ziemię. Miejsce upadku samolotu znajdowało się w odległości kilkuset metrów od domu rodzinnego pasażera.

W wyniku zderzenia z ziemią obie osoby na pokładzie poniosły śmierć na miejscu, a wrak samolotu zapalił się.

Straż Pożarna ugasiła dopalający się wrak.



Rys. 1 Wrak samolotu SP-SML [źródło PKBWL]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	1	1	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot został całkowicie zniszczony wskutek zderzenia z ziemią oraz pożaru.

Uszkodzenia łopat śmigła wskazują, że silnik pracował do chwili zetknięcia z ziemią.

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje o osobach na pokładzie

1) Pilot-dowódca:

mężczyzna posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego.

Posiadał wystarczające doświadczenie lotnicze do przeprowadzenia planowanego lotu oraz spełniał wymagania formalne w zakresie PIC.

Ustalono, że ostatni lot przed wypadkiem, pilot ten wykonał 2 dni wcześniej, tj. 23 sierpnia 2025 r. na tym samym egzemplarzu samolotu, który uległ wypadkowi;

2) Pasażer: mężczyzna lat 20.

4.2. Informacje dotyczące samolotu

Samolot Tecnam P2008 JC o znaku rozpoznawczym SP-SML został wyprodukowany w 2025 r. przez zakład produkcyjny Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A. Organizacja ATO, eksploatująca samolot, była pierwszym i jedynym użytkownikiem samolotu.

Samolot posiadał niezbędne dokumenty i pozwolenia w zakresie zdolności do lotu.

Samolot był sprawny technicznie, a jego nalot od daty produkcji wynosił 158 godzin i 12 minut (w chwili rozpoczęcia lotów przez pilota, w dniu wypadku).

4.3. Informacje o miejscu startu i miejscu zdarzenia

Start samolotu odbył się z lotniska EPLS (dokładnie z pasa 23R) o godzinie 10.55 czasu lokalnego.

Do zderzenia z ziemią doszło w terenie zurbanizowanym, w miejscowości Krzycko Wielkie, na prywatnej posesji.

Współrzędne miejsca wypadku wg WGS-84¹: 51°91'288" N, 16°45'267" E.

4.4. Informacje meteorologiczne

Pełne informacje meteorologiczne w chwili zdarzenia oraz analiza wpływu warunków meteorologicznych na zdarzenie podane zostaną w raporcie końcowym.

¹ WGS-84 – World Geodetic System (1984), geodezyjny system odniesienia.

Na dzień opracowania Raportu Wstępnego Komisja uważa, że warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku lotniczego.

5. Planowane działania PKBWL

1. Analiza dokumentacji wyszkoleniowej pilota oraz dokumentacji samolotu.
2. Analiza warunków meteorologicznych i ich wpływu na przebieg zdarzenia.
3. Analiza zeznań świadków zdarzenia oraz materiałów im towarzyszących.
4. Określenie innych czynników, które mogły przyczynić się do zdarzenia.
5. Opracowanie projektu Raportu Końcowego.
6. Konsultacje projektu Raportu Końcowego.
7. Publikacja Raportu Końcowego.

6. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał informacje od świadków (w tym również materiały filmowe i korespondencję radiową), sprawdził uprawnienia pilota oraz zapoznał się z dokumentacją statku powietrznego. W dniu zdarzenia wykonano oględziny wraku samolotu.

Zespół zabezpieczył wrak statku powietrznego do dalszych analiz.

7. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do chwili opublikowania niniejszego raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
