



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 raportu wstępnego 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 15 maja 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0011

NUMER ZDARZENIA

Samolot SOCATA TB-9, D-EUGA

Zborowo (EPZB), 18.04.2026

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 18 kwietnia 2026 r. dwaj piloci z licencją PPL(A) zaplanowali serię lotów samolotem SOCATO TB-9 o znaku rozpoznawczym D-EUGA w obrębie lądowiska Zborowo koło Poznania (EPZB). Pilot nr 1 nabywał doświadczenie w pilotażu samolotu TB-9 – wcześniej wykonał tylko jeden lot tym samolotem. W związku z tym, na pokładzie znalazł się także właściciel samolotu (dalej nazywany pilotem nr 2), który zapoznawał pilota ze specyfiką TB-9, a jednocześnie pełnił rolę pilota bezpieczeństwa.

Obaj piloci byli posiadaczami licencji PPL(A) i legitymowali się ważnymi orzeczeniami lotniczo-lekarskimi klasy 2 i LAPL.

Właściciel samolotu był świadomy, że poprzedniego dnia inny pilot zrezygnował z wykonania lotu samolotem D-EUGA, ze względu na zanieczyszczenia paliwa wodą. W związku z tym przygotowanie do lotu objęło dwukrotne zlanie i dotankowanie zbiorników paliwa oraz oczyszczenie filtra paliwa (znajdującego się w elektrycznej pompie paliwa). Po zakończeniu tych czynności właściciel stwierdził, że udało się usunąć zanieczyszczenia z paliwa z lewego zbiornika skrzydłowego, natomiast z prawego – nie.

W trakcie rozruchu silnika zawór trójdrogowy był ustawiony na zasilanie z prawego zbiornika. Załoga zdała sobie z tego sprawę krótko po uruchomieniu silnika, a pilot nr 1 przełączył zasilanie silnika na zbiornik lewy (czystszy). Ze względu na krótki czas pracy silnika na paliwie z prawego zbiornika, załoga zdecydowała się na przeprowadzenie próby silnika i – jeśli nie zauważy nieprawidłowości – przystąpienie do lotu. Piloci spodziewali się, że nawet, gdyby silnik zassał paliwo zanieczyszczone wodą, silnik je zużyje w trakcie próby silnika i przygotowań do startu.

Pierwszy krąg, rozpoczęty o godzinie 17:30 LMT, przebiegł bez zastrzeżeń. Lot został zakończony pełnym lądowaniem, po którym samolot przeleciał „backtrackiem” na próg pasa w celu startu do drugiego lotu. Właściciel samolotu przekazał pilotowi nr 1, który dotychczas latał na górnopłatach, spostrzeżenie o technice startu. Poradził, aby dłużej przytrzymał samolot przy ziemi, dzięki czemu może wykorzystać efekt ziemi podczas rozpędzania. Pilot nr 1 w drugim kręgu tak zrobił, przechodząc na wznoszenie bardziej energicznie, niż w kręgu pierwszym.

Krótko po starcie obaj piloci zaobserwowali wyraźny spadek mocy silnika, a świadek obserwujący start z ziemi usłyszał nieregularną pracę silnika i zobaczył chmury ciemnego dymu za samolotem, który systematycznie tracił wysokość.

W chwili spadku mocy silnika samolot znajdował się w przybliżeniu nad brzegiem Jeziora Niepruszewskiego, położonego na przedłużeniu drogi startowej. Wysokość lotu (odczytana z zapisu GPS utrwalonego na tablecie należącym do właściciela samolotu) wynosiła 110 stóp = 35 metrów.

Pilot nr 2 krzyknął „moje stery!” i przejął sterowanie, pochylając maskę w celu zabezpieczenia prędkości, gdyż samolot był mocno „zadarty” względem poziomu. Następnie wszedł w lewy zakręt o 180° z zamiarem lądowania na polach obok

lotniska. Decyzja, jak oświadczył pilot nr 2, wynikała z chęci uniknięcia wodowania w jeziorze.

Po wykonaniu zakrętu samolot leciał w stronę pola, na którego granicy znajdowała się miedza obsadzona karłowatymi wierzbami. Tor lotu sugerował, że samolot może zawadzić o wierzchołki drzew. Pilot wypuścił klapy, chcąc zminimalizować prędkość przyziemienia. Po upływie 25 sekund od awarii silnika samolot, lecący na granicy przeciągnięcia, uderzył w nasyp miedzy, a następnie skapotował, uderzając nasadą lewego skrzydła w jedną z wierzb. Doszło do rozszczelnienia zbiorników paliwa, ale pożar nie nastąpił. Piloci nie odnieśli obrażeń i wydostali się z kabiny o własnych siłach.



Rys. 1. Trasa lotu (wraz z pierwszym kręgiem) zarejestrowana na tablecie. „Pinezka” oznacza miejsce wypadku.



Rys. 2. Trasa lotu zakończonego wypadkiem.



Rys. 3. Samolot TB-9 D-EUGA po wypadku. Przed samolotem widoczny ślad uderzenia o ziemię.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	2	-	2	-
RAZEM	2	-	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot uległ zniszczeniu. Uszkodzenia obejmowały m.in. pęknięcia poszycia skrzydeł, przełamanie dźwigara prawego skrzydła, oderwanie końcówki prawego skrzydła, rozerwanie lewego zbiornika skrzydłowego, zniszczenie mocowania obu skrzydeł do kadłuba, pęknięcie wręgi kadłuba za kabiną załogi i wyrwanie jej ze struktury kadłuba, deformację wręgi wiatrochronu, uszkodzenie wiatrochronu i drzwi kabiny, wyłamanie łoża silnika, pęknięcie osłon silnika, wygięcie łopat śmigła, wyrwanie mocowania podwozia przedniego i oderwanie owiewek kół podwozia głównego.

4. Inne istotne informacje

Pogodę w chwili wypadku (o 17:39, czyli 15:39 czasu UTC) opisuje METAR dla lotniska Poznań-Ławica (leżącego ok. 20 km na wschód od miejsca wypadku):

2026-04-18 15:30	METAR EPPO 181530Z VRB01KT CAVOK 19/01 Q1019
------------------	--

Rys. 4. Zapis depeszy METAR [źródło: IMGW-PIB]

Informacje w depeszy oznaczają:

- wiatr zmienny o prędkości 1 kt;
- pogoda CAVOK, tzn. widoczność powyżej 10 km, brak chmur poniżej 5000 ft (1500 m), brak cumulonimbusów i innych zjawisk pogodowych;
- temperatura 19°C, temperatura punktu rosy 1°C;
- ciśnienie QNH 1019 hPa.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia od świadków i uczestników wypadku, zweryfikował posiadane uprawnienia pilotów, wykonał odtworzenie trasy lotu, zebrał informacje o pogodzie oraz przeprowadził oględziny wraku i miejsca zdarzenia, zabezpieczając próbki paliwa (ze zbiornika, komory gaźnika i filtra paliwa) oraz pompę paliwową i gaźnik do dalszych badań.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do chwili publikacji niniejszego raportu PKBWL nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.
