



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 18 sierpnia 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0061

NUMER ZDARZENIA

Samolot, North American OV-10B, F-AZKM

19 czerwca 2026 r., Lotnisko Leszno EPLS

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 19 czerwca 2026 r. na lotnisku Leszno (EPLS) odbywały się loty treningowe przed pokazami Antidotum. Jednym z ćwiczonych zadań był pokaz ewakuacji rannego z pokładu samolotu AN-2 na pokład samolotu OV-10B Bronco i jego odlot z miejsca załadunku.

W dniu zdarzenia w godzinach przedpołudniowych warunki meteorologiczne pozwalały na bezpieczne wykonanie lotów na całym obszarze Wielkopolski.

Odlot samolotu OV-10B oraz jego manewry przed lądowaniem przebiegały bez zastrzeżeń. Pilot samolotu zgodnie ze scenariuszem miał wylądować na drodze startowej 23L lotniska Leszno. Po lądowaniu miał zabrać ewakuowaną osobę z pokładu samolotu AN-2. W trakcie podejścia pilot samolotu wykonał czynności wymagane do wykonania przed lądowaniem to jest:

wypuścił klapy w położeniu 15,

sprawdził położenie skoku śmigieł,

przestawił położenie dźwigni podwozia w położenie wypuszczone,

przestawił klapy w pozycję 40.

Samolot przyziemił na drodze startowej 23L w konfiguracji z wypuszczonymi klapami w położeniu 40 oraz z odblokowanym lecz nie w pełni wypuszczonym podwoziem. Samolot uległ poważnym uszkodzeniom. Pilot o własnych siłach opuściłabinę samolotu uprzednio wyłączając dopływ paliwa do silników.

Służby lotniskowe przeprowadziły akcję gaśniczą a zespół ratownictwa medycznego zabrał pilota do Szpitalnego Oddziału Ratunkowego.

Organizatorzy treningu podjęli decyzję o przerwaniu lotów treningowych a droga startowa 23L została wyłączona z eksploatacji z powodu uszkodzenia nawierzchni oraz pozostania uszkodzonego samolotu na drodze startowej.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Lekkie	1	0	1	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot został poważnie uszkodzony. Doszło do wyłamania łoża silnika prawego. Wyrwania łopat śmigła silnika lewego i jego osłon, zniszczenia łopat silnika prawego oraz uszkodzenia struktury zasadniczej samolotu.

Uszkodzenia łopat śmigła wskazują, że silniki pracowały do momentu zetknięcia z ziemią.



4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje o załodze:

1) Pilot-dowódca:

Pilot: mężczyzna posiadający licencję pilota samolotowego zawodowego;

Pilot samolotu posiadał duże doświadczenie lotnicze w tym również na typie, który uległ wypadkowi oraz spełniał wszystkie potrzebne warunki formalne do wykonania zadania.

4.2. Informacje dotyczące samolotu

Samolot North American OV-10B BRONCO o znakach rozpoznawczych F-AZKM był sprawny technicznie w chwili wypadku i spełniał wszystkie wymogi formalne do wykonania lotu.

4.3. Informacje o miejscu startu i miejscu zdarzenia

Start samolotu odbył się z lotniska Leszno - EPLS.

Lądowanie odbyło się na lotnisku Leszno – EPLS (RWY 23L)

4.4. Informacje meteorologiczne

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

5. Planowane działania PKBWL

1. Analiza planowania pokazu.
2. Analiza oświadczeń świadków zdarzenia oraz materiałów im towarzyszących.
3. Określenie innych czynników, które mogły przyczynić się do wypadku.
4. Opracowanie Projektu Raportu Końcowego.
5. Konsultacje Projektu Raportu Końcowego.
6. Publikacja Raportu Końcowego.

6. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia pilotów, mechanika oraz informatorów Służby Informacji Lotniskowej (w tym również materiały filmowe i korespondencję radiową), sprawdził dokumenty pilota oraz zapoznał się z dokumentacją statku powietrznego. W dniu zdarzenia wykonano oględziny wraku samolotu.

7. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

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