



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 27 lipca 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0063

NUMER ZDARZENIA

Cirrus SR22T, SP-GOS

25 czerwca 2026 r., EPBC

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 czerwca 2026 roku o godzinie 10:03 UTC¹, samolot Cirrus SR22TT o znakach rozpoznawczych SP-GOS wystartował z lotniska Wrocław-Strachowice (EPWR) do lotniska Warszawa-Babice (EPBC).

Lot był wykonywany na podstawie złożonego planu lotu, w którym całkowity czas przelotu zaplanowano na 1 godzinę.

Odlot oraz trasa przelotu przebiegały przez punkt LUNUK, a następnie wzdłuż drogi lotniczej N871 do punktu MULZA. Lot odbył się na poziomie FL110 zgodnie z przepisami IFR. W punkcie MULZA zaplanowano zmianę przepisów wykonywania lotu na VFR. Podczas dolotu do punktu FOXTROT lotniska EPBC pilot zmienił częstotliwość FIS² Warszawa, nawiązując następnie łączność z AFIS Babice o godzinie 11:04 UTC. Po uzyskaniu informacji o aktualnie wykorzystywanej drodze startowej (RWY28L), ciśnieniu QNH³ oraz położeniu innych statków powietrznych w strefie ruchu lotniskowego (ATZ⁴), pilot podjął decyzję o wykonaniu podejścia do lądowania z prawym kręgiem (południowym), zgodnie z Instrukcją Operacyjną Lotniska EPBC. Podczas wykonywania lewego zakrętu na prostą do lądowania samolot utracił wysokość, w wyniku czego o godzinie 11:08 UTC zderzył się z ziemią na placu manewrowym ośrodka WORD⁵. W wyniku zderzenia śmierć poniósł pilot oraz osoba postronna na ziemi. Obrażenia odniosły również dwie dodatkowe osoby oraz pies. W efekcie zderzenia z ziemią doszło do pożaru samolotu oraz elementów infrastruktury. W tym samym czasie w strefie ruchu lotniskowego, w okolicach punktu ZULU, znajdował się śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, którego załoga została poproszona przez informatora AFIS⁶ o podjęcie działań ratunkowych w miejscu zdarzenia. Załoga śmigłowca niezwłocznie udała się w rejon wypadku. O zdarzeniu zostały również powiadomione pozostałe służby ratunkowe.

Przebieg zdarzeń odtworzono na podstawie zabezpieczonej korespondencji radiowej służb ruchu lotniczego, dokumentacji dotyczącej planu lotu oraz rejestracji danych ADS-B⁷.

POZOSTAŁOŚĆ STRONY POZOSTAWONO PUSTĄ

¹ UTC – Coordinated Universal Time

² FIS – Flight Information Service

³ QNH – Ciśnienie atmosferyczne sprowadzone do średniego poziomu morza

⁴ ATZ – Aerodrome Traffic Zone

⁵ WORD – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego znajdujący się na przedłużeniu osi RWY 28L

⁶ AFIS – Aerodrome Flight Information Service

⁷ ADS-B - Automatic Dependent Surveillance–Broadcast

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	1	0	1	1
Poważne	0	0	0	2
Lekkie	0	0	0	0
Brak	0	0	0	0
RAZEM	1	0	1	3

Osoby poszkodowane były obywatelstwa polskiego. Dodatkowo obrażeń doznał pies znajdujący się na terenie WORD.

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot uległ zniszczeniu. Kadłub samolotu został zniszczony w wyniku pożaru. Ocalały jedynie końcówki skrzydeł oraz usterzenie ogonowe, które nosiło ślady działania wysokiej temperatury.

4. Inne istotne informacje

4.1. Inne uszkodzenia

Uszkodzeniu uległa infrastruktura Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego (WORD). Całkowitemu zniszczeniu uległa drewniana wiata.

4.2. Informacje dotyczące personelu

Pilot: mężczyzna, lat 54.

Licencja: Licencja Pilota Samolotowego Turystycznego PPL(A)⁸.

Uprawnienia wpisane do licencji:

- SEP(L)⁹ ważne do 30 września 2027 r., SP¹⁰;
- VFR Night¹¹ (wpisane bezterminowo);
- CB-IR¹² ważne do 30 września 2026 r., SP SE¹³;
- ICAO¹⁴ level 5 ważne do 30 września 2029 r.

⁸ PPL(A) – Private Pilot License (Aeroplane)

⁹ SEP(L) – Single Engine Piston (Land)

¹⁰ SP – Single-Pilot

¹¹ VFR Night – Visual Flight Rules Night

¹² CB IR – Competence-Based Instrument Rating

¹³ SE – Single-Engine

¹⁴ ICAO – International Civil Aviation Organization

Orzeczenie lotniczo-lekarskie: Klasa 2, wydane w dniu 06 marca 2026 r., ważne do 20 marca 2027 r. W orzeczeniu zawarto ograniczenie VML¹⁵ (wymagana korekcja wzroku do dali i bliży – okulary progresywne oraz zapasowa para na pokładzie).

4.3. Informacje o statku powietrznym

Klasa statku powietrznego: Samolot jednoszynowy tłokowy.

Producent: Cirrus Design Corporation.

Typ i model: Cirrus SR22T.

Numer fabryczny: 0028.

Znaki rejestracyjne: SP-GOS.

Państwo rejestracji: Rzeczpospolita Polska

Właściciel: Firma leasingowa.

Użytkownik: Osoba prywatna.

Świadectwo rejestracji: Wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 16 czerwca 2023 r.

Świadectwo zdatności w zakresie hałasu: Wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 20 czerwca 2026 r.

4.4. Informacje meteorologiczne

Ogólna sytuacja synoptyczna: W rejonie zdarzenia pogoda była kształtowana przez stabilny wyż rozciągający się nad Europą Środkowo-Zachodnią.

Warunki lotu: W czasie zaistnienia zdarzenia w miejscu wypadku warunki VMC.

Na podstawie korespondencji z innymi statkami powietrznymi na lotnisku EPBC panowały następujące warunki meteorologiczne: wiatr 320°/6 kts oraz ciśnienie QNH 1017 hPa.

Komunikat meteorologiczny (METAR¹⁶/TAF¹⁷): Na najbliższym lotnisku kontrolowanym Warszawa-Okęcie (EPWA), oddalonym o ok. 11 km od miejsca zdarzenia zanotowano następujące depesze meteorologiczne:

- METAR EPWA 251100Z 30011KT 280V340 CAVOK 29/14 Q1017 NOSIG
- TAF EPWA 250530Z 2506/2606 29010KT CAVOK NOSIG=

4.5. Łączność

W Strefie Ruchu Lotniskowego ATZ pilot prowadził dwukierunkową łączność radiową ze Służbą Informacji Lotniskowej AFIS Warszawa-Babice (EPBC) na częstotliwości 119.180 MHz. Korespondacja w rejonie lotniska była prowadzona w języku polskim.

Pilot nie deklarował stanu niebezpieczeństwa (Mayday) ani stanu nagłego (Pan-Pan).

¹⁵ VNL – Visual Defective Near

¹⁶ METAR – Meteorological Aerodrome Report

¹⁷ TAF – Terminal Aerodrome Forecast

Cyfrowy zapis korespondencji radiotelefonicznej z rejestratora naziemnego lotniska Warszawa-Babice (EPBC) został zabezpieczony do dalszych analiz.

4.6. Informacje o lotniku

Nazwa i wskaźnik lokalizacji: Lotnisko Warszawa-Babice (EPBC)

Zarządzający lotniskiem: Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice”.

Status i kategoria lotniska: Cywilne lotnisko użytku wyłącznego o ograniczonej certyfikacji.

Współrzędne ARP¹⁸ (WGS-84¹⁹): 521609N,0205426E.

Droga startowa w użyciu: RWY 28L, nawierzchnia betonowa.

Wymiary operacyjne: Długość 1300 m, szerokość 90 m.

Elewacja Lotniska: 106m/348 tf n.p.m

Przestrze powietrzna: Klasa G , Strefa Ruchu Lotniskowego (ATZ).

Służby ruchu lotniczego: Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (AFIS).

4.7. Rejestratory pokładowe

Samolot Cirrus SR22T był wyposażony w rejestrator parametrów lotu RDM-100. Rejestrator ten zabudowany był w usterzeniu pionowym samolotu i po wypadku został zabezpieczony przez Komisję celem odczytania danych i analizy lotu samolotu.

W wyniku pożaru na miejscu wypadku rejestrator był wystawiony na działanie wysokiej temperatury.

4.8. Pożar

W wyniku zderzenia z ziemią samolot zapalił się, a znaczna część kadłuba, silnika oraz skrzydeł została objęta intensywnym pożarem. Tylne części kadłuba wraz z usterzeniem pionowym i poziomym nie uległa spaleni, jednak działała na nią wysoka temperatura.

Dodatkowo w tylnej części kadłuba zamontowana była butla tlenowa, której zawór został uszkodzony w wyniku uderzenia. Nie stwierdzono rozerwania poszycia butli. Jednostka PSP²⁰, która przybyła na miejsce zdarzenia, rozpoczęła gaszenie pożaru w 10-tej minucie. Zdławienie ognia zajęło około 1 minuty i 30 sekund, natomiast pełne dogaszanie trwało kolejne 6 minut i 30 sekund.

4.9. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Samolot lecący w lewym przechyleniu zderzył się lewym skrzydłem z betonową nawierzchnią placu manewrowego ośrodka WORD, następnie silnikiem i kadłubem z drewnianą wiatą, stojącą obok pola manewrowego, niszcząc ją całkowicie, i spychając jej szczątki na teren trawiasty w odległości ok. 30m, gdzie

¹⁸ ARP – Airport Reference Point

¹⁹ WGS-84 – World Geodetic System 1984

²⁰ PSP – Państwowa Straż Pożarna

rozbity samolot się zatrzymał. Elementy wiaty oraz jej zawartość, a także goleń przedniego podwozia wraz z kółkiem, zostały rozrzucone wzdłuż toru przemieszczania się samolotu. Wskutek wypadku zginęły dwie osoby: pilot znajdujący się na pokładzie samolotu oraz osoba będąca pod wiatą, na którą spadł samolot. Podczas zderzenia z drewnianą wiatą obrażenia odniosły dodatkowo dwie postronne osoby. Ponadto obrażenia odniósł pies.

Rozbity i palący się samolot zatrzymał się na lewym boku i był odwrócony silnikiem w kierunku przeciwnym do kierunku uderzenia w ziemię. Prawe skrzydło pozostawało uniesione, jednak w wyniku trwającego pożaru zostało spalone. Odłamane fragmenty lewego skrzydła leżały obok miejsca zatrzymania samolotu. Tylne kadłuba wraz z usterzeniem pionowym i poziomym pozostawała poza strefą pożaru, jednak wystawiona była na działanie wysokiej temperatury. Kabina samolotu, silnik i elementy centroplata wraz z podwoziem głównym, znajdowały się w centrum powypadkowego pożaru i wszystkie elementy tam znajdujące się zostały spalone w znacznym stopniu. Korpus silnika z oderwanym zespołem śmigła nosił ślady zderzenia z twardą powierzchnią.

W kadłubie samolotu był zamontowany ratunkowy system balistyczny CAPS²¹ firmy Cirrus i wystawał częściowo z otwartego luku w odwróconym kadłubie samolotu. Obecność złożonego spadochronu wskazywała, że rakietę jest nadal na swoim miejscu. Ta sytuacja niosła realne zagrożenie dla osób pracujących na miejscu zdarzenia, dlatego po wyznaczeniu bezpiecznej strefy oczekiwano na przybycie ekipy pirotechnicznej, celem właściwego zabezpieczenia ładunku pirotechnicznego.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zabezpieczenie dowodów na miejscu zdarzenia: Przeprowadzono szczegółowe oględziny miejsca wypadku, udokumentowano fotograficznie stan wraku oraz jego położenie względem drogi startowej RWY 28L lotniska EPBC.

Badanie układu sterowania i napędu: W ocalałej części ogonowej wykonano wstępne oględziny ciągłości układów sterownia lotem.

Zabezpieczenie dokumentacji: Zabezpieczono dokumentację techniczną statku powietrznego oraz dokumentację osobistą i medyczną pilota.

Zabezpieczenie danych cyfrowych: Zabezpieczono:

- zapisy korespondencji radiowej na częstotliwości 119,180 MHz (Babice Informacja) oraz dane z radarów wtórnych i systemów zainstalowanych na pokładzie samolotu;
- zapisy monitoringu z kamer.

Zakończenie prac terenowych: Wrak samolotu został przetransportowany i zabezpieczony przez policję, z ocalałej części ogonowej wydobyto oraz zabezpieczono rejestrator parametrów lotu RDM-100. Rejestrator został

²¹ CAPS – Cirrus Airframe Parachute System

protokolarnie zabezpieczony i przetransportowany do laboratorium PKBWL w celu przeprowadzenia procedury odczytu oraz zgrania zapisanych parametrów.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do dnia wydania niniejszego Raportu Wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale

.....