



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 29 lipca 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0077

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Tecnam P2008-JC, SP-WBI

21 lipca 2026 r., Straszęcin k. Dębicy

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>



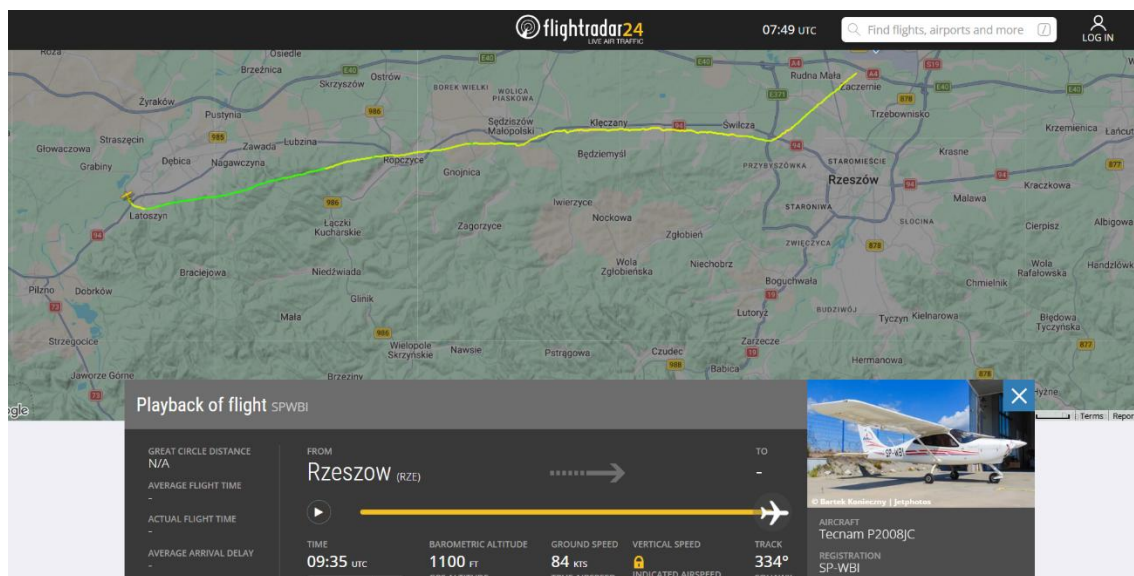
1. Przebieg zdarzenia

W dniu 21 lipca 2026 r. pilot PPL(A) zaplanował lot VFR¹ z pasażerem po trasie EPRZ – Dobczyce – EPKR – EPRZ. Samolot Tecnam P2008-JC wypożyczył od operatora na lotnisku EPRZ.

Po przejściu samolotu na płycie lotniska od poprzednika², bez dotankowywania, wykonał przegląd przedlotowy płatowca. Stan paliwa oszacował na 100 l benzyny samochodowej Pb98, rozłokowanej w dwóch połączonych ze sobą zbiornikach skrzydłowych. Pilot usadził pasażerkę w kabinie, a po zajęciu swojego miejsca przeprowadził próbę silnika. Nie stwierdziwszy usterek, kołował do miejsca startu – progu drogi startowej (THR RWY27) EPRZ, skąd o godz. 11:07³ wystartował.

Po starcie kierował się na punkty odlotowe „Y” oraz „W”, a następnie z kursem na Dobczyce, osiągając wysokość 2000 ft. AMSL⁴. Opuszczając przestrzeń kontrolowaną lotniska pilot przeszedł na łączność z FIS⁵ Kraków. Dalszy lot trasowy odbywał się na wysokości 3000 ft. AMSL i – do czasu dolotu w okolice Dębicy – przebiegał bez następstw.

Lot został zapisany w systemie FlightRadar24 (Rys. 1).



Rys. 1 Zapis lotu (niepełny) samolotu SP-WBI w dn. 21.07.2026, zakończonego zdarzeniem [źródło: Flight Radar24]

Pilot oświadczył, że mijając od południowej strony miasto Dębica wyczuł po czym zauważył czarny dym. Dym wydobywał się zza foteli, z wywietrznika zlokalizowanego na ścianie oddzielającej część bagażową kokpitu od części

¹ VFR (ang. Visual Flight Rules) – lot według przepisów wykonywania lotów z widocznością, w oparciu o zewnętrzne punkty odniesienia, w tzw. warunkach VMC (ang. Visual Meteorological Conditions) określających minima pogodowe.

² W dn. 21 lipca samolot SP-WBI wykonał z EPRZ lot poprzedzający w czasie 1 godz. 20 min. (1 lądowanie).

³ O ile nie zaznaczono inaczej, w całym dokumencie podano czasy lokalne.

⁴ AMSL – nad średni poziom morza

⁵ FIS (ang. Flight Information Service) – służba informacji powietrznej dla południowej Polski, świadczona przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej (PAŻP).

ogonowej kadłuba. Zadymienie w kabinie przyrastało bardzo szybko, wkrótce też pojawiły się płomienie. Pilot użył gaśnicy, próbując skierować strumień środka gaśniczego do niewielkiego otworu wywietrznika. Pomimo krótkotrwałej poprawy sytuacji, dym i płomienie pojawiły się ponownie. Pilot przekazał na częstotliwości FIS Kraków komunikat bezpośredniego i poważnego zagrożenia „mayday”, podając krótko powód i zamiar lądowania awaryjnego w okolicy Dębicy.

Jednocześnie rozpoczął zniżanie do lądowania w terenie przygodnym. Warunki w kabinie pogarszały się, a gęsty dym utrudniał obserwację przestrzeni poza samolotem oraz oddychanie. Aby nie wdychać dymu pilot i pasażerka, opuszczając głowy poniżej tablicy przyrządów, wykorzystali nadmuchy powietrza (okienka) umieszczone w drzwiach samolotu.

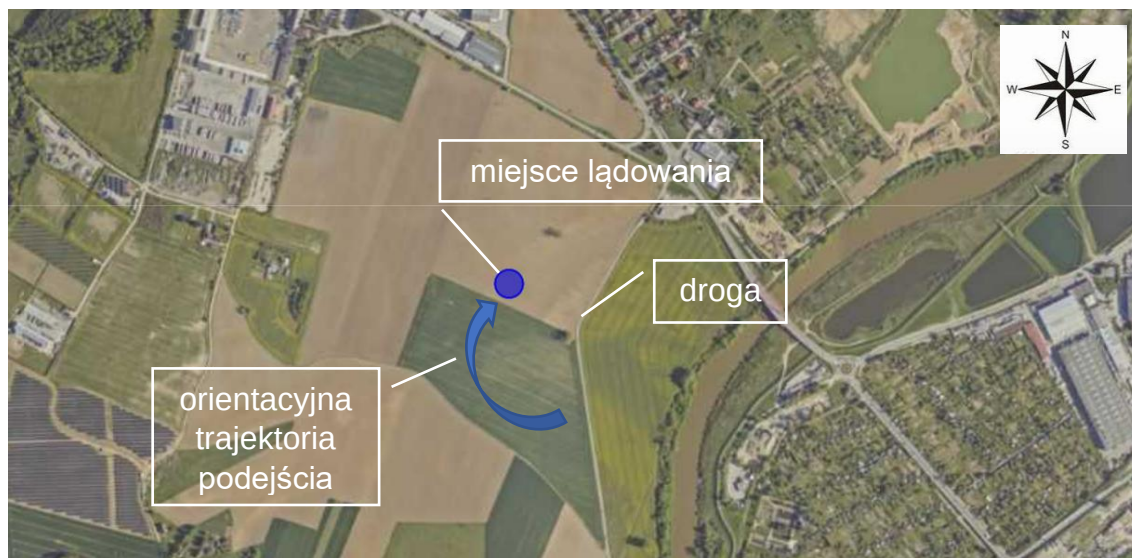
Do lądowania awaryjnego pilot wybrał pole porośnięte wysoką uprawą (kukurydzą). Z uwagi na warunki w kabinie, nie był w stanie precyzyjnie zaplanować podejścia. Po 28 min. lotu lądował z zakrętu i na pełnych klapach, na kierunku około 35 stopni (NNE), na zwiększonej prędkości. W osi podejścia, znalazła się przebiegająca linia energetyczna, której pilot nie widział. Przeleciał nad lub pod drutami.

Na Rys. 2 oraz 3, z wykorzystaniem aplikacji Geoportal, pokazano miejsce lądowania (niebieska kropka). Wskazano współrzędne według WGS84⁶.



Rys. 2 Miejsce awaryjnego lądowania SP-WBI [źródło: Geoportal/PKBWL]

⁶ WGS84 (ang. World Geodetic System) – globalny układ współrzędnych, wykorzystywany przez odbiorniki GPS, pozwalający precyzyjnie określić szerokość i długość geograficzną dla dowolnego punktu.



Rys. 3 Zdjęcie satelitarne okolicy miejsca lądowania. Uwaga: stan upraw na zdjęciu nie odpowiada uprawom z dnia zdarzenia [źródło: Geoportal/PKBWL]

Rys. 4 przedstawia widok z drogi gminnej w kierunku, gdzie lądował samolot. Droga przebiega około 130 m na wschód od miejsca lądowania. Miejsce zdarzenia było z drogi niewidoczne, zostało zidentyfikowane przez służby ratownicze m.in. poprzez słup dymu z palącego się samolotu.



Rys. 4 Widok na miejsce lądowania (na NWW) z drogi przebiegającej obok pola.
Zdjęcie, wykonane o godz. 18:22 obrazuje pogodę pod koniec dnia [źródło: PKBWL]

Zanotowana przez FlightRadar24 pozycja samolotu po lądowaniu nie pokrywała się z rzeczywistością.

Krótko po godz. 11:35, tj. po około 28 min. lotu, samolot zetknął się z wysoką na 2 m uprawą, w której błyskawicznie wyhamował uderzając przednim kołem i śmigłem o ziemię. Obrócił się o 90 stopni w lewo, podpierając przy tym końcówką prawego skrzydła. Silnik samolotu, który pracował do chwili lądowania, zatrzymał się po uderzeniu śmigłem.

Pilot wydostał się z kabiny, wyważając nogami drzwi. Nie mogąc otworzyć przyblokowanych drzwi pasażerki, pomógł jej wydostać się na lewą stronę. Oboje, nie odniósłszy obrażeń, oddalili się od samolotu.

Po kilku minutach płomień objął samolot, który doszczętnie spłonął.

Pilot powiadomił o zdarzeniu (m.in.) służby ratownicze. Telefonował także do przedstawiciela operatora (HT⁷ organizacji), który nakazał mu oddalenie się od palącego się wraku na bezpieczną odległość. Przybyli na miejsce strażacy ugasili dopalający się pożar. FIS Kraków powiadomił o zdarzeniu LPR⁸. Śmigłowiec, który doleciał nad miejsce zdarzenia, nie lądował.

2. Obrażenia osób

Pilot oraz pasażerka nie odnieśli obrażeń. Zostali przebadani przez obecny na miejscu zdarzenia zespół ratownictwa medycznego.

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Żadna z części nie oddzieliła się od samolotu przed ani podczas lądowania awaryjnego.

Samolot uległ spaleni (Rys. 5÷8). Nie zachowały się żadne elementy wyposażenia kokpitu, zniszczona została dokumentacja samolotu oraz osobiste dokumenty pilota. Ciągłość napędów sterów została przerwana w wyniku wybuchu paliwa oraz wypalenia konstrukcji. Nie przetrwał żaden przyrząd mechaniczny ani elektryczny.

⁷ HT (ang. Head of Training) – szef szkolenia w organizacji lotniczej

⁸ LPR – Lotnicze Pogotowie Ratunkowe



Rys. 5 Spalony wrak SP-WBI w miejscu zdarzenia. Widok na kierunku lądowania.
Zdjęcie wykonane o godz. 15:07 (ok. 3,5 godz. po wypadku), obrazuje pogodę.
[źródło: PKBWL]



Rys. 6 Część ogonowa samolotu [źródło: PKBWL]



Rys. 7 Wypalona kabina oraz ściana ogniowa z fragmentem przedziału
silnikowego samolotu. Widoczne pozostałości po okablowaniu przyrządów oraz
dźwigi sterowe [źródło: PKBWL]



Rys. 8 Wypalony akumulator, znaleziony w zgliszczach [źródło: PKBWL]

4. Inne istotne informacje

4.1. Organizacja lotu

Organizatorem lotu był pilot, który wypożyczył samolot od lokalnego operatora. Pilot współpracował z operatorem, u którego szkolił się wcześniej, do uzyskania licencji PPL(A). Znał również egzemplarz samolotu, na którym miało miejsce zdarzenie.

4.2. Informacje o osobach na pokładzie

Pilot, mężczyzna lat 19, posiadający wydaną w 2025 r. licencję PPL(A) w okresie ważności, z uprawnieniami SEP(L)⁹ oraz "Noc".

Posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL¹⁰, w okresie ważności, bez ograniczeń.

Na samolotach wylatał około 90 godz., w tym około 40 godz. jako dowódca¹¹. Książka lotów pilota spłonęła we wraku. Dokładne dane zostaną określone na podstawie zapisów otrzymanych od organizacji szkolącej pilota.

W dniu 20 lipca 2026, tj, dzień przed wypadkiem, pilot otrzymał przedłużenie uprawnienia SEP(L) „na podstawie doświadczenia” – w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę przedłużenia wylatał 13 godz. 18 min., w tym 11 godz. 42 min. jako dowódca, wykonując 22 starty/lądowania.

Całe doświadczenie lotnicze uzyskał na typie Tecnam P2008-JC.

Pasażerką była kobieta lat 70, bez doświadczenia i przygotowania lotniczego.

⁹ SEP(L) – uprawnienie pilota wpisywane do licencji lotniczej na klasę lądowych samolotów jednosilnikowych tłokowych.

¹⁰ LAPL (ang. Light Aircraft Pilot Licence) – licencja pilota samolotowego rekreacyjnego

¹¹ Wartości nalogu według oświadczenia pilota.

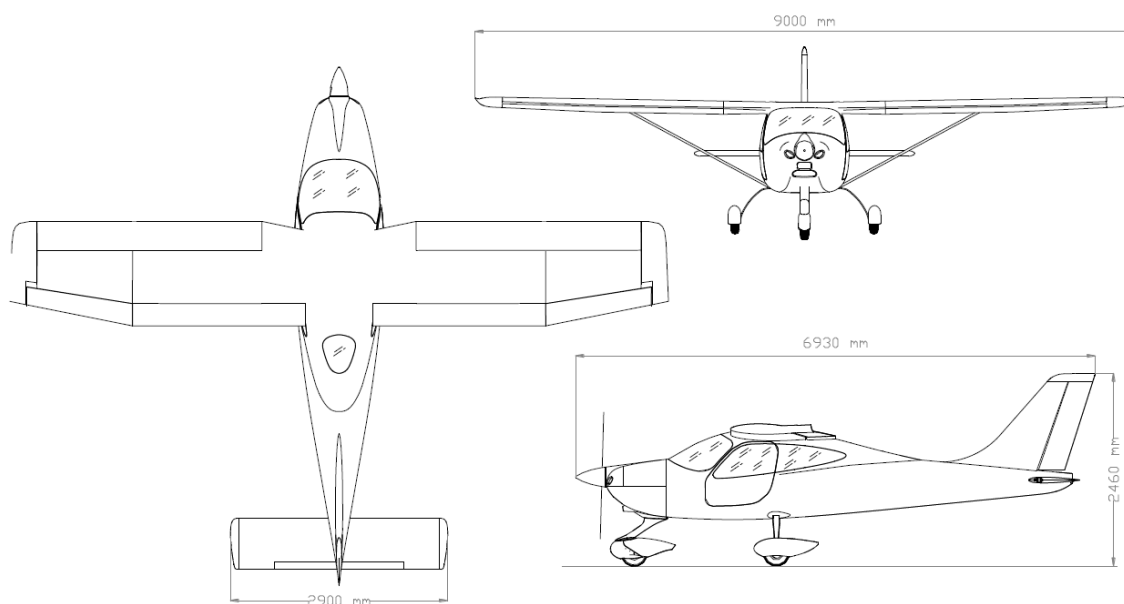
4.3. Informacje dotyczące samolotu

Tecnam P2008-JC (Rys. 9) to certyfikowany przez EASA¹² w kategorii normalnej dwumiejscowy samolot segmentu EASA CS-VLA¹³. Samoloty produkowane są przez włoską firmę Costruzioni Aeronautiche TECNAM SpA.

Napęd samolotu stanowi 4-cylindrowy 100-konny silnik Bombardier-Rotax, model 912 S2, z dwułopatowym, drewniano-laminatowym śmigłem Hoffman o stałym skoku.

P2008-JC to zastrzałowy górnopłat ze stałym podwoziem, z układem miejsc w kabinie obok siebie i ze zdwojonym systemem sterowania. Kadłub wykonano w technologii kompozytów, natomiast skrzydła i krzyżowe usterzenie zbudowane zostały ze stopów aluminium lotniczego.

14V instalacja elektryczna dostarcza prąd o natężeniu do 40 Amp. przy prędkości obrotowej silnika 5800 obr./min.



Rys. 9 Widok w trzech rzutach samolotu Tecnam P2008-JC [źródło: Instrukcja Użytkowania w Locie]

Samolot o znaku rozpoznawczym SP-WBI został zbudowany w 2013 r. i oznaczony nr. fabrycznym „1012”. Był wpisany do polskiego rejestru statków powietrznych. Był obsługiwany i zarządzany (c.z.d.l.¹⁴) przez CAO¹⁵ operatora. Posiadał Świadectwo zdatności do lotu (CofA) wystawione w styczniu 2014 r., bez ograniczeń oraz aktualne Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC), wystawione przez CAO. Samolot był ubezpieczony.

¹² Nr certyfikatu typu dla Tecnam P2008-JC: EASA.A.583, wydany w 2013 r.

¹³ CS-VLA – przepisy certyfikacyjne obejmujące przepisy zdatności do lotu i akceptowalne sposoby spełnienia dla samolotów bardzo lekkich (ang. Very Light Aeroplanes).

¹⁴ c.z.d.l. – tzw. ciągła zdatność do lotu

¹⁵ CAO – (ang. Combined Airworthiness Organisation) – organizacja kompleksowej zdatności do lotu funkcjonująca w strukturach lotnictwa segmentu GA (ang. General Aviation), prowadząca zarządzanie zdatnością do lotu połączone z obsługą techniczną statków powietrznych.

Nalot na płatowcu wynosił 8478.90 MTH (motogodzin)¹⁶ (przy stanie licznika 8716.9 MTH), przy 20479 cyklach (lądowaniach).

Ostatnie prace obsługowe (poziomu 50 godz. (tzw. „A”), 100 godz. („B”), przeglądy 100/200 godz. dla silnika oraz inne), zakończono 16 lipca 2026 r., przy nalocie na płatowcu 8463.20 MTH, silniku 594.80 MTH oraz śmigle 2321.60 MTH.

CAO wystawiło Świadczenie ważności obsługi technicznej (MS) z datą kolejnej obsługi do 7 listopada 2026 r. (ze względu na sprawdzenie akumulatora pokładowego) oraz do stanu licznika 8744.7 MTH, wskazując jako następną obsługę planową po 50 godz. lotu (tzw. „A”).

Dokumentacja lotno-techniczna samolotu była kompletna, za wyjątkiem przypisanej do egzemplarza Instrukcji Użytkowania w Locie, która spłonęła we wraku.

Pokładowy dziennik techniczny (PDT) spłonął we wraku. Stan motogodzin, stan paliwa przed lotem oraz czasy lotów poprzedzających ten zakończony wypadkiem zidentyfikowano w oparciu o zapisy elektroniczne operatora.

4.4. Załadunek samolotu i konfiguracja masowa

Na pokładzie znajdowały się 2 osoby, normalnej budowy.

Maksymalna dopuszczalna masa startowa samolotu wynosiła 650 kg, przy masie samolotu pustego 432 kg¹⁷. Dopuszczalny załadunek wynosił 218 kg.

4.5. Informacje o pogodzie

W dniu i o godzinie zdarzenia na Podkarpaciu i w rejonie wschodniej Małopolski panowały korzystne dla lotów GA¹⁸ warunki pogodowe. Pogoda była ustalona, występowało zachmurzenie średnie z przejaśnieniami, bardzo dobra widzialność i brak opadów. Wiał słaby i umiarkowany wiatr z kierunków zachodnich i północno-zachodnich. Pogodę ilustrują Rys. 5 i Rys. 4.

4.6. Współpraca z ANSV oraz właścicielem certyfikatu typu

Na wniosek PKBWL włoski organ ds. badania wypadków lotniczych (ANSV) przypisał do badania tzw. akredytowanego przedstawiciela oraz pośredniczył w kontaktach Komisji z producentem/właścicielem certyfikatu typu samolotu Tecnam.

¹⁶ Ustalono na podstawie elektronicznego raportu CAO dla SP-WBI.

¹⁷ Wg protokołu ważenia samolotu.

¹⁸ GA – ang. General Aviation – segment lotnictwa obejmujący lotnictwo szkoleniowe, prywatne, turystyczne, sanitarne i ratownicze do masy startowej statku powietrznego do 5700 kg.

5. Planowane działania PKBWL

1. Analiza zapisów obsługowych samolotu SP-WBI pod kątem usterek związanych z systemem elektrycznym/zasilaniem;
2. Analiza funkcjonowania elementów składowych instalacji elektrycznej samolotu P2008-JC;
3. Wymiana informacji i konsultacje z producentem – właścicielem certyfikatu typu samolotu Tecnam P2008-JC w zakresie sprawności i niezawodności akumulatorów pokładowych typu Teledyne Continental, model Gill/G-25, instalowanych w samolotach P2008-JC;
4. Analiza warunków wykonania lądowania zapobiegawczego po wystąpieniu pożaru w kabinie, określenie warunków przeżycia załogi;
5. Określenie przyczyny (przyczyn) zdarzenia i okoliczności sprzyjających (jeśli wystąpiły);
6. Opracowanie Projektu Raportu Końcowego;
7. Konsultacje Projektu Raportu Końcowego;
8. Publikacja Raportu Końcowego.
