



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 KOŃCOWY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 11 lutego 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0111

NUMER ZDARZENIA

PODEŠVA-AIR / Czechy, Tulak, OK- VUY 33

13 września 2025, okolice miejscowości Parzeń

CTOL: Zderzenie z przeszkodą/przeszkodami podczas startu/lądowania

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

Raport przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



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 13 września 2025 r. pilot (właściciel) samolotu Tulak o znakach rozpoznawczych OK-VUY33 wystartował około godziny 14:00¹ z lotniska Borne Sulinowo z zamiarem przelotu na lotnisko Płock. W trakcie dolotu do lotniska, według oświadczenia pilota warunki atmosferyczne znacznie się pogorszyły, podstawy chmur obniżyły się do około 100m nad poziom ziemi. Pilot stwierdził, że nie ma możliwości bezpiecznie dolecieć na planowane lotnisko i przystąpił do poszukiwania bezpiecznego miejsca do lądowania zapobiegawczego ze względu na pozostałość paliwa, która nie gwarantowała dolotu do innego lotniska lub lądowiska. Pilot wybrał pole w okolicach miejscowości Parzeń (około 15 kilometrów na zachód od Płocka) i wykonał podejście do lądowania na wybrane pole. Podejście do lądowania przebiegało nad lasem o wysokości drzew około 10-15 metrów. W trakcie przelotu nad lasem samolot zahaczył o wierzchołki drzew i wytracając prędkość zderzył się z drzewami a następnie z ziemią. Pilot opuścił samolot o własnych siłach nie odnosząc obrażeń. Samolot uległ zniszczeniu, pożar nie wystąpił. Pilot nie powiadomił służb o zdarzeniu oraz nie zgłosił zdarzenia na numer alarmowy PKBWL.

Tabela 1. Ogólne – liczbowe zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego
Śmiertelne			
Poważne			
Lekkie			
Brak	1		1
RAZEM	1		1

2. Istotne informacje

Badanie zdarzenia prowadzono z wykorzystaniem materiałów otrzymanych z policji, oświadczenia uczestnika zdarzenia(pilota), świadków oraz rozmowy z pilotem.

W dniu 13 września 2025 r. pilot zaplanował lot na lotnisko Płock własnym samolotem Tulak o znakach rozpoznawczych OK-VUY33. Po przybyciu na lądowisko Borne Sulinowo, gdzie samolot był hangarowany, pilot zatankował

¹ Wszystkie czasy w Raporcie LMT(UTC+2 GODZ.=LMT)

samolot do pełna (55 litrów benzyny bezołowiowej) co powinno wystarczyć na 3:30 godz. lotu. Skontaktował się telefonicznie z zarządzającym lotniska Płock, uzgodnił możliwość lądowania oraz uzyskał informacje meteorologiczne o aktualnych warunkach atmosferycznych. Po wykonaniu przeglądu przedlotowego pilot uruchomił silnik i po sprawdzeniu parametrów pracy silnika około godziny 14:00 wystartował do lotu. Lot wykonywany był na wysokości 1500-2000 ft. Po minięciu Torunia pogoda zaczęła się pogarszać, podstawy chmur zaczęły się obniżać i w rejonie Płocka dolna podstawa chmur wynosiła 100-200m nad poziomem terenu. Pilot stwierdził, że nie ma możliwości dolotu do lotniska ani powrotu na lądowisko startu ze względu na małą pozostałość paliwa. Postanowił poszukać dogodnego miejsca do lądowania zapobiegawczego. Wybrał łąkę w okolicach miejscowości Parzeń, około 15 km od lotniska Płock. W trakcie podejścia do lądowania przelatując nad lasem zawadził skrzydłem o wierzchołek drzewa co spowodowało zaburzenie trajektorii lotu i skutkowało gwałtownym zderzeniem z drzewami i następnie z ziemią. W trakcie lotu pilot nie prowadził korespondencji radiowej ze służbami ruchu lotniczego, w przestrzeni klasy G nie ma obowiązku prowadzić korespondencji radiowej. Pilot oświadczył, że w trakcie lotu jak i próby lądowania w terenie przygodnym samolot był sprawny i silnik pracował do momentu zderzenia, natomiast świadek, który widział samolot przelatujący nad jego domem zeznał policji, że nie słyszał pracującego silnika. Samolot został zniszczony (rys.1). Pilot opuścił kabinę o własnych siłach nie odnosząc obrażeń. Skontaktował się telefonicznie ze znajomym i poinformował o zaistniałym zdarzeniu. Znajomy przyjechał po pilota i zabrał go do miejsca zamieszkania. Pilot nie poinformował służb o zdarzeniu, pozostawił wrak samolotu na miejscu zdarzenia. W trakcie rozmowy stwierdził, że był w szoku po zdarzeniu i miał zamiar następnego dnia udać się na miejsce zdarzenia i przetransportować wrak samolotu do Bornego Sulinowa. W dniu następnym wrak samolotu został znaleziony przez przypadkowego świadka, który wybrał się na grzyby. Świadek przeszukał okolice zdarzenia, nie znalazł nikogo, zadzwonił na numer alarmowy i poinformował o znalezieniu wraku samolotu w lesie podając miejsce zdarzenia i poczekał na przybycie policji. Policja zabezpieczyła miejsce zdarzenia i poinformowała PKBWL. W dniu następnym pilot zgłosił się na policję, złożył zeznania i przedstawił dokumentację samolotu i swoje uprawnienia oraz zobowiązał się do zabezpieczenia i transportu wraku samolotu.



Rys. 1- wrak samolotu na miejscu zdarzenia [źródło materiały policji]

[2.1. Informacje dotyczące personelu](#)

Pilot- mężczyzna lat 70;

Obywatel polski;

Licencja- Pilotni prukaz, uprawnienie do pilotowania ultralekkich statków powietrznych wydane w Republice Czeskiej, w okresie ważności;

Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy drugiej z ograniczeniem VML² wydane w Republice Czeskiej, w okresie ważności;

Nalot całkowity około 2000 godz. (według deklaracji pilota) w całości na samolotach ultralekkich;

Według oświadczenia pilota, wykonuje on systematycznie loty na samolotach.

[2.2. Informacje o statku powietrznym](#)

Tulak UL – samolot ultralekki w układzie zastrzałowego górnopłatu z kołem tylnym;

Producent PODEŠVA-AIR, Republika Czeska, rok produkcji-2004, numer 09;

Silnik Rotax 912 UL;

² Wpis do orzeczenia lekarskiego- ważne wyłącznie z okularami korekcyjnymi wieloogniskowymi oraz z zapasową parą takich samych okularów przy sobie.

Znaki rozpoznawcze OK VUY33, zarejestrowany w Republice Czeskiej, Dopuszczenie do lotów - Technický Průkaz wydany w 2017 r. w okresie ważności;

Deklarowany nalot samolotu około 1000 godz. (według deklaracji pilota), według dokumentacji otrzymanej od LAA CR nalot na dzień wykonania obsługi wynosił 1012 godz.

Na podstawie deklaracji pilota (właściciela) Komisja uzyskała informację, że samolot był obsługiwany według wymagań dotyczących ciągłej zdadności do lotu opublikowanych przez LAA CR³.

Według deklaracji pilota, ostatnie prace obsługowe na samolocie wykonane były 20 czerwca 2025 r. (Technický Průkaz). Komisja uzyskała dokumentację potwierdzającą wykonywanie obsług na samolocie od nadzoru Czeskiego.

2.3. Informacje meteorologiczne

Analizę informacji meteorologicznych wykonano na podstawie materiałów otrzymanych z IMGW oraz oświadczenia pilota.

Z analizy SIGNIFICANT (rys. 2) ważnego pomiędzy godzinami 15-21 UTC w dniu zdarzenia wynika, że pogoda w miejscu zdarzenia była pod wpływem frontu ciepłego, zachmurzenie OVC/BKN⁴, chmury ST o dolnych podstawach 800-1500 ft AMSL⁵, widzialność 10 km, lokalnie na południe od rzeki Wisła zmniejszająca się do 3-5 km. W okolicach lotniska Płock wybudowane chmury CB o dolnych podstawach 1500-2500 ft. Należy podkreślić, że SIGNIFICANT jest to prognoza obszarowa istotnych zjawisk pogodowych w formie graficznej w obszarze FIR EPWW.

Natomiast dane otrzymane ze stacji synoptycznej w Płocku przedstawiają się następująco:

15:00 UTC

Widzialność 2816 m

Prędkość wiatru 2 m/s

Kierunek wiatru 311 stopni

Wysokość podstawy najniższych chmur ponad powierzchnię gruntu: od 100 m do 200 m.

Pilot przed startem skontaktował się telefonicznie z zarządzającym lotniska i uzyskał od niego informację, że aktualnie w okolicy lotniska są dobre warunki atmosferyczne i na tej podstawie podjął decyzję o wykonaniu lotu, nie zapoznał się z prognozami pogody na późniejszy okres, gdzie z prognozy wynikało, że warunki atmosferyczne będą się pogarszać.

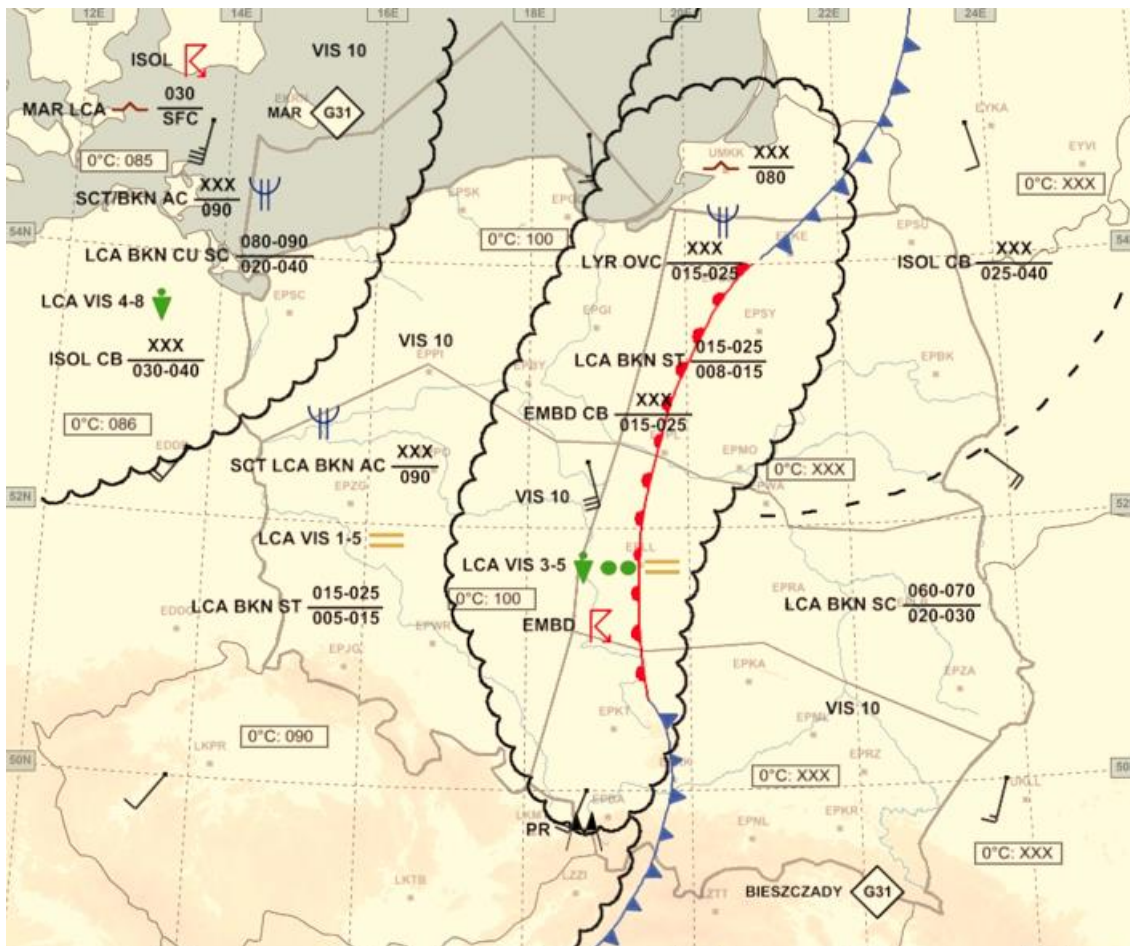
³ LAA CR - Light Aircraft Association of the Czech Republic

⁴ BKN - wielkość zachmurzenia 5-7/8

OVC - wielkość zachmurzenia 8/8

⁵ AMSL - wysokość od poziomu morza.

Pogoda mogła mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.



Rys 2 - SIGNIFICANT na dzień 13 września 2025 r. 18 UTC [źródło IMGW]

2.4. Informacje o miejscu zdarzenia

Miejsce zdarzenia znajdowało się w mieszanym lesie liściasto-iglastym o wysokości drzew około 10-15 m kilkadziesiąt metrów od zabudowań. Wrak samolotu oraz jego części znajdowały się na niedużej powierzchni.

2.5. Aspekty dotyczące przeżycia

Pilot miał zapięte pasy bezpieczeństwa. Samolot zderzył się najpierw z drzewami co wyhamowało jego prędkość i pochłonęło część energii następnie zsunął się po drzewach i zatrzymał na ziemi w odwróconej pozycji. Pilot w wyniku zdarzenia nie odniósł obrażeń i samodzielnie opuścił kabinę samolotu. Nie doszło do pożaru. Komisja nie była w stanie określić ilości paliwa w momencie zdarzenia. Oględziny wraku samolotu dokonano w hangarze w Bornym Sulimowie kilka tygodni po zdarzeniu.

3. Wnioski

1. Pilot posiadał uprawnienia do wykonania lotu.
2. Samolot posiadał dokumentację dopuszczającą do wykonywania lotów w okresie ważności.
3. Pilot nie przeprowadził pełnej analizy warunków meteorologicznych na okres planowanego przelotu.
4. Pilot nie zawiadomił służb ratunkowych o zdarzeniu.
5. Pilot nie prowadził korespondencji radiowej ze służbami ruchu lotniczego w trakcie lotu.
6. Warunki atmosferyczne w rejonie lotniska lądowania były poniżej warunków do lotów VFR.

3.1. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające

1. Niepełna analiza warunków atmosferycznych przed planowanym lotem.
2. Nieprawidłowe wykonanie podejścia do lądowania w terenie przygodnym.

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie wydała zaleceń bezpieczeństwa.

Podpis na oryginale