



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 2 czerwca 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0025

NUMER ZDARZENIA

WSK „PZL-Mielec”, PZL M18B, SP-ZUT

05 maja 2026 r. Kozaki koło Biłgoraja

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 5 maja 2026 r. o godzinie 18:33¹ do gaszenia rozległego pożaru Puszczy Solskiej został zadysponowany samolot PZL M18B Dromader o znaku rozpoznawczym SP-ZUT stacjonujący w Bazie Leśnej na lotnisku Warszawa Babice (EPBC). Współrzędne miejsca pożaru zostały przesłane SMS-em na telefon Bazy. Dyżurujący mechanik zatankował ok. 1900 litrów wody, po czym pilot wykonał przegląd przedlotowy, zajął miejsce w kabinie i o godzinie 19:10 samolot wystartował kierując się w rejon Biłgoraja. W trakcie prowadzenia korespondencji radiowej z FIS² pilot otrzymał informację, że po zakończonej akcji ma na nocleg lądować na działającym do 22:00 lotnisku w Mielcu (EPML). O godzinie 20:20 samolot doleciał do wskazanego miejsca pożaru, jednak pilot nie potwierdził występowania ognia w tym rejonie. W związku z tym poprosił FIS o wektorowanie do punktu wskazanego przez innego pilota. Punkt ten znajdował się ok. 15 km na wschód od Biłgoraja. O godzinie 20:38 pilot zlokalizował pożar, na który zamierzał dokonać zrzutu wody. Zgłosił do FIS, że robi rozpoznanie wzdłuż linii ognia, następnie zrobi nalot i wyjdzie na prostą. Pilot po wykonaniu kręgu w rejonie pożaru faktycznie zrobił nalot, który zakończył się gwałtownym nurkowaniem.



Rys. 1. Ostatni fragment trasy lotu samolotu SP-ZUT [źródło: flightradar24.com]

¹ Czasy w raporcie zostały podane w LMT (ang. Local Time). W dniu zdarzenia LMT=UTC (ang. Coordinated Universal Time)+2 h;

² Służba Informacji Powietrznej (ang. Flight Information Service);

Samolot ścinając wierzchołki drzew o godzinie 20:40 zderzył się z ziemią. W wyniku zderzenia samolot uległ całkowitemu zniszczeniu, a pilot poniósł śmierć na miejscu.

Nastąpił zapłon paliwa wyciekającego z rozerwanych zbiorników. Pracująca w pobliżu Straż Pożarna zabezpieczyła miejsce zdarzenia gasząc powstały pożar.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Statek powietrzny w wyniku zderzenia został całkowicie zniszczony.



Rys. 2. Wrak samolotu SP-ZUT na miejscu zdarzenia [źródło: PKBWL]

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje o załodze

Mężczyzna, lat 65

Licencja pilota samolotowego liniowego ATPL(A)³ w okresie ważności

Orzeczenie lotniczo-lekarskie z ograniczeniem VNL⁴ klasy 1, 2 i LAPL⁵, w okresie ważności

4.2. Statek powietrzny

Samolot

Producent: WSK „PZL-Mielec”.

Typ: PZL M18B Dromader

Numer seryjny: 1Z016-29

Znak rozpoznawczy: SP-ZUT

Świadectwo rejestracji: wydane 22.11.2022 r.

Ograniczone Świadectwo Zdatości do Lotu: wydane 12.03.2019 r.

Poświadczenie zdatości do lotu: wydane: 29.01.2025 r., ważność przedłużona do: 28.01.2027 r.

Pozwolenie radiowe ważne do: 28.10.2035 r.

Całkowity nalot: 3443:34 FH⁶.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy:

- przeprowadził oględziny na miejscu zdarzenia;
- zabezpieczył dokumentację dotyczącą pilota, samolotu i operatora;
- zdemontował ze statku powietrznego do dalszych badań urządzenia mogące rejestrować parametry lotu, w tym tablice przyrządów;
- zabezpieczył tablet i telefon komórkowy znajdujący się na pokładzie.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale

.....

³ Airline Transport Pilot License – Airplane

⁴ Ważne wyłącznie z okularami korekcyjnymi do blizy oraz z zapasową parą takich samych okularów przy sobie;

⁵ Light Aircraft Pilot Licence

⁶ Godziny lotu (ang. Flight Hours)