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 listopada 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0115

NUMER ZDARZENIA

Motoparalotnia (PPGG) Skrzydło Dudek SNAKE XX 28

3 października 2026

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 3 października 2026 r. dwóch pilotów zaplanowało lot doliną Wisły. Start odbył się w okolicach Tczewa około godziny 11:00[1] a planowane lądowanie miało się odbyć w okolicach Grudziądza. O dokładnym miejscu lądowania piloci mieli decydować na bieżąco. Zabezpieczenie powrotu miał zapewnić transport kołowy z wykorzystaniem busa. Do wypadku doszło ok. godziny 12:55 przy moście autostradowym na rzece Wiśle w okolicy miejscowości Rozgarty k/Grudziądza.

Wg relacji świadków pilot, który uległ wypadkowi, oznaczony dalej jako „pilot A", zadeklarował chęć wykonania przelotu pod mostem autostradowym. Pilot A, wcześniej, w tym samym locie, dokonał na trasie przelotu pod mostem na Wiśle znajdującym się w okolicach Kwidzynia.

Drugi pilot, oznaczony dalej jako „pilot B", wykonywał lot ponad mostem. Po minięciu mostu autostradowego nie zobaczył pilota A i zaniepokojony próbował się z nim skontaktować za pośrednictwem radiotelefonu. Kontaktu nie udało się nawiązać. Pilot B zawrócił, obniżył lot i spostrzegł pod mostem paralotnię częściowo zatopioną, częściowo leżącą na wodzie. Po tym fakcie pilot B zdecydował o natychmiastowym lądowaniu w pobliżu mostu. Po wylądowaniu i dobiegnięciu wałem do mostu zobaczył, że przechylony i częściowo zatopiony wózek – wystawało tylko jedno koło – jest powoli wleczony przez nurt rzeki. Pilot B natychmiast zaalarmował służby – była wówczas godzina 13:01.



Rys. 1. Miejsce wypadku lotniczego pod mostem autostradowym A1 w Rozgartach

[1] Wszystkie czasy w raporcie w LMT. W dniu zdarzenia LMT = UTC + 1h

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Wózek motoparalotni (trajka) uległ nieznacznym uszkodzeniom. Skrzydło paralotni posiada rozdarcia oraz uszkodzenia linek nośnych.



Rys. 2. Rozdarcia poszycia skrzydła paralotni (źródło PKBWL)

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje dotyczace personelu

Pilot A posiadał świadectwo kwalifikacji pilot paralotni z uprawnieniami: PP, PPG, PPGG, TANDEM PPGG oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasa 2 / LAPL.

Pilot był wyposażony w żeglarską automatyczną kamizelkę ratunkową Tribord 150N.

4.2. Informacje o statku powietrznym

Motoparalotnia (PPGG):

– wózek trójkołowy, wyposażony w silnik Polini, śmigło trójłopatowe, uprząż Dudek model PPGG Paraelement XL, spadochronowy system ratowniczy;

- skrzydło Dudek model SNAKE XX rozmiar 28.



Rys. 3. Wózek motoporalotni (źródło: PKBWL)

4.3. Łączność

Piloci utrzymywali łączność za pośrednictwem radiotelefonów.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

- wykonano oględziny zabezpieczonego sprzętu;

- zapoznano się z materiałami zabezpieczonymi przez Policję;
- przeprowadzono wizję lokalną miejsca zdarzenia;
- przeprowadzono rozmowy ze świadkami.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do dnia publikacji niniejszego raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

– – –

Podpis prowadzącego badanie na oryginale