



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 5 listopada 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0122

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Cessna 172N, SP-KEA

8 października 2025 r., Jezioro Międzybrodzkie

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 8 października 2025 r. pilot z PPL(A) zaplanował lot po trasie Kaniów (EPKW) – Żar (EPZR) – Zator (EPZT) – Kaniów (EPKW), z międzylądowaniem na lotnisku (EPZR).

Około godz. 16:00 LT pilot przybył na lotnisko startu, wyciągnął samolot z hangaru i wykonał przegląd przedlotowy. Samolot był uprzednio zatankowany paliwem dystrybuowanym przez Bielski Park Technologiczny w ilości 120 l. Pilot uruchomił silnik i przeprowadził próbę która według oświadczenia przebiegła prawidłowo i nie wykazała odstępstw od warunków określonych w Instrukcji użytkowania w locie.

Start, wznoszenie, lot trasowy i lądowanie na lotnisku EPZR odbyły się bez zakłóceń. Po 20 min lotu, o godz. 16:50, pilot wylądował na pasie trawiastym EPZR. Podkołował pod stok, do końca drogi startowej, gdzie zaparkował samolot. Po około 20 min przerwy ponownie zajął miejsce w samolocie, uruchomił silnik i wykonał próbę, która przebiegła prawidłowo.

Rozbieg, rozpoczęty o godz. 17:24 oraz początkowa faza wznoszenia przebiegły poprawnie. Na wysokości około 550 ft AGL¹, w rejonie mostu drogowego na rzece Sole, nastąpiło nagłe wyłączenie silnika samolotu. Pilot natychmiast zabezpieczył prędkość i rozpoczął zakręt w prawo, w stronę Międzybrodzia Bialskiego. Uznał, że dowrót do lotniska może być niebezpieczny i nieskuteczny, rozważał więc lądowanie awaryjne na przebiegającej wzdłuż jeziora drodze, łączącej Międzybrodzie Żywieckie z Międzybrodzkiem Bialskim. Mając świadomość, że droga nie stwarza warunków do bezpiecznego przeprowadzenia lądowania, a zderzenie z przeszkodami mogłoby skończyć się pożarem, ustalił lot wzdłuż osi Jeziora Międzybrodzkiego. W międzyczasie próbował bezskutecznie uruchomić silnik samolotu. Wypuścił klapy do pozycji 20 stopni i wodował z lotu po prostej, na środku jeziora (Rys. 1).

¹ AGL – oznacza wysokość nad poziomem terenu (ang. Above Ground Level).



Rys. 1 Trajektoria lotu SP-KEA po starcie z EPZR [źródło: Geoportal/PKBWL]

Wodowanie przebiegło pomyślnie, samolot nie skapotał (Rys. 2). Świadek znajdujący się na nabrzeżu, w rejonie Międzybrodzia Bialskiego, zarejestrował unoszący się na tafli jeziora samolot oraz jego zatonięcie.

Jednocześnie inni świadkowie, w tym zarządzający GSS „Żar”² powiadamiali służby ratownicze o zdarzeniu.



Rys. 2 Samolot Cessna SP-KEA po wodowaniu na Jeziorze Międzybrodzkim (widok z Międzybrodzia Bialskiego na E) [źródło: materiały PKBWL]

² GSS – Górska Szkoła Szybowcowa zlokalizowana na lotnisku EPZR

Ciśnienie wody, działające na drzwi kabiny, nie pozwoliło pilotowi ich otworzyć. Widząc, że samolot pochyla dziób pod wodę, pilot odpiął pasy i nogami wybił przednią szybę kabiny. Przy napełnianiającym się wodą kokpicie, wydostał się na zewnątrz, na skrzydło (Rys. 3).



Rys. 3 Samolot SP-KEA na około 2 min przed zatonięciem. Widać pilota siedzącego na centroplacie [źródło: materiały PKBWL]

Około 4 minuty od wodowania samolot zatonął, osiadając w mule, w dawnym korycie rzeki Soły, na głębokości około 8,5 m.

Pilot, w ubraniu, pozostał w wodzie (Rys. 4). Nie odniósł obrażeń. Próbował płynąć do brzegu.



Rys. 4 Kadr z nagrania zatonięcia samolotu. Widać znikający pod wodą ogon. Pilot jest ledwie widoczny, znajduje się pod lewą połówką statecznika, w miejscu wskazanym strzałką [źródło: materiały PKBWL]

Około 2 min po zatonieniu samolotu, do pilota dopłynął świadek zdarzenia.

Pilot, przytrzymując się kajaka, dalej pozostawał w wodzie. W kolejnych minutach dotarli ratownicy WOPR³ z przystani w Międzybrodziu Bialskim. Podjęli oni wyzłobionego pilota, przetransportowali na brzeg i przekazali załodze karetki pogotowia ratunkowego.

Miejsce zatonienia samolotu oznaczono bojką.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W dniu 9 października, przystąpiono do wydobywania samolotu z jeziora. Na miejsce zdarzenia zadysponowano znaczne zasoby osobowe i sprzętowe straży pożarnej, policję oraz dwie specjalistyczne grupy ratownictwa wodno-nurkowego. Po około dwóch godzinach, przy wykorzystaniu sonaru, zlokalizowano położenie samolotu na dnie. Operacja wydobywania na powierzchnię oraz holowania w stronę nabrzeża trwała kilka godzin. Przy pomocy nadmuchiwanych balonów wypornościowych, samolot został uniesiony ponad

³ WOPR – Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe

dno, a następnie (w pozycji odwróconej) został przeciągnięty do nabrzeża (Rys. 5).



Rys. 5 Holowanie samolotu do brzegu – widok z nabrzeża od strony Międzybrodzia Bialskiego. Widoczne białe balony wypornościowe, samolot znajduje się pod powierzchnią wody [źródło: materiały PKBWL]

Po podczepieniu do wyciągarki, przy udziale strażaków, obrócono płatowiec na koła i „ogonem do przodu” wyciągnięto na brzeg (Rys. 6). Akcję zakończono po zmroku.



Rys. 6 Chwila wydobycia samolotu SP-KEA na brzeg jeziora. Widoczne kłapy wychylone do awaryjnego lądowania [źródło: materiały PKBWL]

Wnętrze samolotu uległo całkowitemu zalaniu i zniszczeniu (Rys. 7). Woda i muł dostały się także do wnętrza silnika. Zbiorniki paliwowe w skrzydłach nie

rozszczelniły się, paliwo i płyny eksploatacyjne z silnika nie wydostały się do jeziora.

Całkowitemu zawadnieniu uległy instalacje samolotu, w tym elektryczna, pneumatyczna i paliwowa.

Podczas akcji holowania i wyciągania samolotu uszkodzone zostały maski silnika, kesony statecznika poziomego w obrębie żeber zamykających, płetwa kadłuba w przejściu w statecznik pionowy oraz owiewki goleni podwozia.



Rys. 7 Wybita przez pilota szyba (a) oraz zalany kokpit (b) samolotu SP-KEA, tuż po wydobyciu na brzeg [źródło: materiały PKBWL]

W ciągu dwóch dni po wydobyciu z jeziora samolot został zdemontowany, przewieziony do hangaru i zabezpieczony do szczegółowych oględzin.

Podczas akcji poszukiwania i wydobycia samolotu na miejscu byli obecni przedstawiciele PKBWL.

Wstępne oględziny samolotu, przeprowadzone po wydobyciu (Rys. 8) oraz dokładne oględziny zespołu napędowego, które miały miejsce 20/21

października nie wykazały innych uszkodzeń mechanicznych płatowca oraz zespołu napędowego jak te, które nastąpiły podczas wydobywania.



Rys. 8 Samolot po wydobyciu i zabezpieczeniu, gotowy do demontażu - na trzeci dzień po wypadku [źródło: materiały PKBWL]

Pełen opis oględzin zostanie przedstawiony w raporcie końcowym.

Ze zbiorników samolotu złano około 125 l paliwa, częściowo wymieszanego z wodą w ilości 22 l.

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje dotyczące pilota samolotu

Mężczyzna lat 41, posiadający licencję PPL(A)⁴ z wpisanymi uprawnieniami SEP(L) w okresie ważności.

Nalot ogólny na samolotach do dnia zdarzenia (dane według informacji pozyskanych od pilota): 335 godz. w tym:

- nalot dowódczy około 270 godz.

Nalot na typie Cessna 172N (głównie na egzemplarzu SP-KEA):

- około 335 godz.

Nalot przed zdarzeniem:

- w ciągu ostatnich 24 h: 1 lot w czasie 20 min na SP-KEA;
- w ostatnich 7 dniach: 1 lot w czasie 20 min na SP-KEA;
- w ostatnich 90 dniach: 15 lotów w czasie 11 godz. 44 min.

Orzeczenie lotniczo-lekarskie – klasy II, LAPL, w okresie ważności, bez ograniczeń.

⁴ PPL(A) – licencja pilota samolotowego turystycznego

Odpoczynek w ciągu ostatnich 48 h – zapewniony, warunkach domowych.

Znajomość lotniska EPZR:

- pilot znał lotnisko EPZR, wykonywał uprzednio pojedyncze loty do/z tego lotniska.

4.2. Informacje dotyczące samolotu, w tym zdolności do lotu

Cessna 172N „Skyhawk II” to 4-miejscowy górnopłat podparty zastrzałami, napędzany silnikiem Lycoming O-320-H2AD, ze śmigłem o stałym skoku McCauley. Maksymalna masa startowa samolotu wynosi 1040 kg. Oznaczenie fabryczne (model) – Cessna 172N:

- nr fabryczny (seryjny) – 17273151;
- rok budowy – 1979;
- znak rozpoznawczy – SP-KEA;
- właściciel i użytkownik – samolot w leasingu;
- świadectwo rejestracji – data wpisu 18 lutego 2025, nr rejestru 3365 – ważne w dniu zdarzenia;
- świadectwo zdolności do lotu (CofA) – data wystawienia 23 lipca 2020 oraz poświadczenie przeglądu zdolności do lotu (ARC) – data wydania 15 stycznia 2025, w okresie ważności;
- ostatnie czynności obsługowe poziomu 50/100 godz. w dn. 19 lipca 2025;
- samolot był ubezpieczony od OC/AeroCasco.

4.3. Informacje o miejscu zdarzenia

Pilot lądował awaryjnie na środku zbiornika wodnego – Jeziora Międzybrodzkiego. Jezioro, na rzece Sole, zlokalizowane jest u podnóża góry Żar, poniżej poziomu lotniska EPZR, po jego północno-zachodniej stronie. Zbiornik rozciąga się na długości około 5 km, na kierunku N-S. Szerokość jeziora w miejscu lądowania wynosi około 700 m.

Koordynaty miejsca wypadku wg WGS-84⁵: 49°46'34.057" N; 19°02'27.29" E

4.4. Informacje meteorologiczne

W dniu wypadku, na trasie lotu z EPKW do EPZR i w okolicy EPZR, panowały warunki VMC. Dzień był ciepły i słoneczny a powietrze charakteryzowało się wysoką przejrzystością, typową łagodną aurą rozpoczynającą się jesieni. Ze względu na porę roku i obecność zbiornika wodnego, wilgotność powietrza

⁵ WGS-84 – World Geodetic System (1984), geodezyjny system odniesienia.

była wysoka. Wiał słaby wiatr z kierunków południowych (wzdłuż doliny rzeki Soły). Występująca termika była słaba i wygasała w godzinach popołudniowych.

4.5. Informacje o rejestratorach parametrów lotu

Samolot nie był wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu ani w rejestrator rozmów w kabinie w rozumieniu Załącznika 13 do Konwencji ICAO. Nie było wymogów wyposażenia tego typu samolotu w takie rejestratory.

4.6. Lądowanie awaryjne na tafli jeziora (wodowanie) i czynniki przeżycia pilota

Pilot miał prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa i w trakcie lądowania na wodzie nie odniósł żadnych obrażeń.

Prawidłowo sterowany samolot wodował z niewielką prędkością, podchodząc z lekkim wiatrem w ogon. Pilot wypuścił klapy na 20 stopni, co umożliwiło redukcję prędkości zetknięcia samolotu z wodą. Po wodowaniu, nie mogąc wydostać się z kabiny przez drzwi, na które napierała z zewnątrz woda, wybił nogami przednią szybę kokpitu. Ta decyzja, umożliwiła wydostanie się na zewnątrz. Pozostający od około dwóch minut w wodzie samolot wyraźnie opuścił już dziób pod wodę (ogon w górze). Prawdopodobnie grubemu ubraniu pilot zawdzięcza, że ostre kawałki pleksiglasu, pozostałe na obwodzie wybitej szyby, nie poraniły go.

Temperatura wody w jeziorze wynosiła poniżej 10°C, a szanse dłuższego utrzymania się na powierzchni wody, w namokniętym grubym ubraniu i butach, były niewielkie.

Należy uznać, że do uratowania pilota w zdecydowanej mierze przyczynił się świadek, osoba postronna.

Świadek z zawodu ratownik medyczny, przejeżdżał drogą wzdłuż zachodniego brzegu jeziora. Obserwował wodowanie samolotu. Natychmiast zatrzymał i opuścił pojazd, po czym biegnąc wzdłuż brzegu poszukiwał środka, którym mógłby dopłynąć do samolotu. Znalazł na brzegu kajak z wiosłem. Dopłynął do znajdującego się w odległości około 300 m pilota, gdy ten znajdował się już w wodzie, po zatonięciu samolotu. Aby nie wywrócić kajaka świadek ustalił z pilotem, że ten przytrzyma się burty i nie będzie próbował wchodzić do środka. W kilka minut później na miejsce dotarła motorówka WOPR.

5. Działania podjęte przez PKBWL (Nadzorującego badanie)

1. Przyjęto zgłoszenie i oświadczenie o zdarzeniu od pilota.
2. Wystosowano powiadomienie o zdarzeniu (Event Notification) do EASA⁶, NTSB⁷.
3. Wykonano dokumentację fotograficzną i opisową samolotu po wydobyciu z jeziora.
4. Zabezpieczono materiały pozyskane od świadków.
5. Zabezpieczono kopie dokumentów potwierdzających kwalifikacje pilota oraz kopie dokumentów samolotu.
6. Wykonano oględziny na miejscu zdarzenia oraz zabezpieczono samolot do oględzin szczegółowych.
7. Przy udziale kwalifikowanego mechanika lotniczego przeprowadzono dwudniowe szczegółowe oględziny zespołu napędowego.

⁶ EASA – Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

⁷ NTSB – organ ds. badania wypadków lotniczych/Narodowa Rada Transportu USA (Ang. National Transport Safety Board)