



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 29 grudnia 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0132

NUMER ZDARZENIA

śmigłowiec Robinson R44 II,

29 listopada 2025 r.,

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 29 listopada 2025 r. pilot zaplanował lot prywatnym śmigłowcem typu Robinson R44 II, o znakach rozpoznawczych F-HEAT, po trasie Krosno (EPKR) – Przeworsk. Pilot wraz z dwoma pasażerami wystartowali z Krosna o godzinie 14:10¹. O godzinie 14:22 pilot nawiązał łączność z TWR EPRZ, zgłosił lądowanie w rejonie punktu Whiskey EPRZ oraz około 10 minutowy postój. Podczas postoju jeden z pasażerów opuścił śmigłowiec. Po starcie pilot ponownie nawiązał łączność z TWR EPRZ i potwierdził chęć kontynuowania lotu do Przeworska poza CTR EPRZ, po jego południowej stronie.

O godzinie 14:52 TWR EPRZ podjął próbę nawiązania łączności z pilotem, która pozostała bez odpowiedzi. O godzinie 14:59 otrzymano informację z VCS (Voice Communication Systems) zespołu ratownictwa, o prawdopodobnym przymusowym lądowaniu śmigłowca na południe od Rzeszowa, i że być może chodzi o śmigłowiec, z którym nie nawiązano łączności. O 15:00 asystent KRL otrzymał telefon z LRSG PPOŻ z pytaniem, czy posiada informację o wypadku śmigłowca w rejonie miejscowości Malawa. Następnie FIS Kraków zatelefonował z pytaniem czy śmigłowiec o znakach F-HEAT zgłosił się na łączność TWR EPRZ. Asystent KRL TWR EPRZ przekazał informację, że śmigłowiec nie zgłosił się na łączność TWR EPRZ. O godzinie 15:02 po uzyskaniu numeru telefonu poprzez briefing do pilota wykonano próbę nawiązania łączności telefonicznej, jednak bez rezultatu.

Asystent KRL TWR EPRZ o godzinie 15:06 zatelefonował do Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie z zapytaniem, czy otrzymała zgłoszenie o wypadku w rejonie miejscowości Malawa. Z informacji przekazanych przez KWP Rzeszów wynika, że przed godziną 15:00 KWP otrzymała informację o wypadku śmigłowca w terenie zalesionym w pobliżu miejscowości Malawa oraz, że w wypadku zostały poszkodowane osoby. Informacja ta została przekazana przez asystenta KRL o godzinie 15:08 do FIS Kraków. O godzinie 15:10 wszystkie uzyskane informacje zostały przekazane do SAR RCC (Search And Rescue Regional Coordination Center).

Po dotarciu na miejsca zdarzenia ok. godziny 15:35 stwierdzono, że do wypadku lotniczego doszło w miejscowości Cierpisz koło m. Malawy (gmina Łańcut), gdzie odnaleziono ciała dwóch osób oraz szczątki śmigłowca.

Do kolizji śmigłowca doszło na terenie obszaru leśnego. Po zderzeniu z ziemią doszło do pożaru śmigłowca.

¹ Wszystkie czasy w UTC. W dniu zdarzenia LMT=UTC+1



Rys. 1. Miejsce wypadku śmigłowca w rejonie m. Cierpisz (współrzędne: $(52^{\circ}18'09,1''N$
 $20^{\circ}58'11,1''E)$), oznaczone kolorem czerwonym. Kolor żółty to zapisany ślad lotu [źródło: Google,
Flightradar24].



Rys. 2. Widok śmigłowca, który uległ wypadkowi [źródło: Paweł Hawrot EPKR Spotters]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	1	1	2	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak		-	-	-
RAZEM	1	1	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec uległ całkowitemu zniszczeniu. W wyniku zderzenia z masywem leśnym nastąpiła destrukcja kadłuba śmigłowca, łopat wirnika głównego, oderwanie belki ogonowej od kadłuba oraz deformacja śmigła ogonowego. Podczas zderzenia z ziemią doszło do pęknięcia jednego ze zbiorników paliwa, w wyniku czego nastąpił pożar. Drugi zbiornik oddzielił się od kadłuba.



Rys. 3. Widok uszkodzonego drzewostanu leśnego [źródło: PKBWL]



Rys. 4. Wrak śmigłowca [źródło: PKBWL]

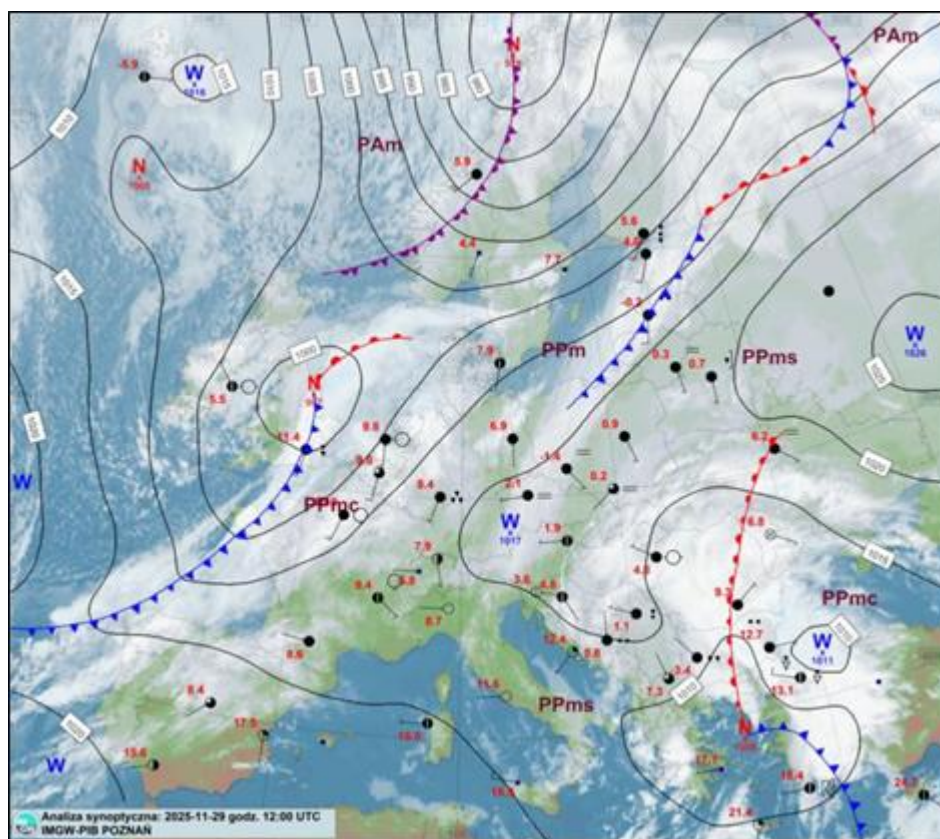
4. Inne istotne informacje

W dniu wypadku przeważająca część Polski znajdowała się w zasięgu klina wysokiego ciśnienia związanego z wyżem znad zachodniej Rosji, lecz na pogodę w południowo-wschodniej części kraju istotnie wpływała zatoka niskiego ciśnienia związana z ośrodkiem niżowym nad Morzem Egejskim. Zalegała masa powietrza polarnego morskiego (Rys 5).

W południowo-wschodniej części kraju początkowo dominował wiatr słaby, zmienny. Po godzinie 15:00 na stacji Rzeszów-Jasionka wiatr zaczął skręcać na kierunki wschodnie, z kolei na stacji Krosno oraz Lesko dalej utrzymywał się wiatr zmienny. Pomiędzy godziną 14:00, a 16:00 występowało zachmurzenie całkowite oraz doszło do obniżenia wysokości podstaw chmur z 1000-2000 stóp nad poziomem gruntu (300-600 m) do 160-330 stóp (50-100 m). W godzinach 15:00-17:00 widzialność na stacji Rzeszów-Jasionka stopniowo pogorszała się z 5 km do 300 m i była początkowo ograniczona przez zamglenie, natomiast o godz. 17:00 w depezy SYNOP podano mgłę. Analiza depezy METAR z lotniska Rzeszów-Jasionka z dnia 29 listopada w godzinach 11:30-17:00 wskazuje na stopniowe obniżenia się podstaw chmur oraz pogarszania się widzialności. Spadek podstaw chmur z 1000 stóp do 500 stóp zaobserwowano pomiędzy godzinami 14:30, a 15:30, natomiast widzialność w tym okresie pogorszyła się do 5 km. Między godziną 16:00, a 17:00 podstawy chmur obniżyły się do 100 stóp, a na lotnisku zaobserwowano mgłę (przy widzialności 300 metrów).

Dane satelitarne dostępne z dnia 29 listopada 2025 r. z godziny 15:00 i 16:00 nad analizowanym obszarem wskazały na obecność chmur różnych pięter, również zwartą warstwę warstwowych chmur piętra niskiego, co znajduje potwierdzenie w danych ze stacji Rzeszów Jasionka.

Lotnisko Rzeszów-Jasionka (EPRZ) znajduje się w odległości około 14 kilometrów od miejsca zdarzenia w miejscowości Cierpisz.



Rys. 5. Sytuacja synoptyczna nad Europą w dniu 29.11.2025 godz. 12.00 [źródło: Oslona Meteo IMGW]

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Przeprowadzono oględziny wraku śmigłowca i miejsca zdarzenia.

Zabezpieczono do dalszych badań wrak śmigłowca, zebrano i zabezpieczono dokumenty dotyczące obsługi śmigłowca oraz uprawnień i historii szkolenia pilota. Ze zbiornika, który oddzielił się od kadłuba, pobrano próbkę paliwa do badania. Zebrano oświadczenia od świadków zdarzenia.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do dnia opublikowania niniejszego Raportu Wstępnego, Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
