



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 31 marca 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0003

NUMER ZDARZENIA

Aviation Artur Trendak, Tercel, UL-AG, Wiatrakowiec,
SP-XXAX

Lądowisko nieewidencjonowane - Baranów,
współrzędne: N52°07'19.5" E20°28'54.3"
6 marca 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 6 marca 2025 r. w trakcie wykonywania serii lotów szkolnych po kręgu na nieewidencjonowanym lądowisku w miejscowości Baranów doszło do wypadku z udziałem wiatrakowca typu Tercel o znakach rozpoznawczych SP-XXAX. Około godziny 13:50LT¹, bezpośrednio po starcie do kolejnego lotu, w początkowej fazie wznoszenia, pilot-instruktor usłyszał nieokreślony dźwięk, którego źródła nie udało się zidentyfikować. Parametry pracy silnika pozostawały w normie, dlatego kontynuowano wznoszenie. Po wykonaniu pierwszego zakrętu i osiągnięciu pozycji z wiatrem nastąpił spadek mocy silnika. W związku z tym instruktor podjął decyzję o natychmiastowym lądowaniu i wykonał zakręt o 180° wraz ze zniżaniem. Po przyziemieniu, najprawdopodobniej w skutek rozszczelnienia instalacji paliwowej, doszło do zapłonu paliwa. Ogień pozostawił wyraźny ślad termiczny na trawiastej powierzchni lądowiska. Po około 40 m dobiegu i całkowitym zatrzymaniu wiatrakowca, instruktor zauważył płomienie i wydał szkolonemu pilotowi polecenie ewakuacji. Szkolony pilot opuścił kabinę nie odnosząc obrażeń natomiast instruktor doznał poparzeń.



Rys. 1. Faza pożaru wiatrakowca o znakach rejestracyjnych SP-XXAX na lądowisku Baranów. [źródło: Ośrodek Szkolenia Lotniczego Artur Trendak]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	1	-	1	Nie dotyczy

¹ LT (ang. local time) – czas lokalny.

Brak	1	-	1	Nie dotyczy
RAZEM	2	-	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Wiatrakowiec uległ całkowitemu spaleni.



Rys. 2. Wrak wiatrakowca typu Tercel o znakach SP-XXAX. po całkowitym spaleni.

4. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia uczestników i świadków wypadku, zapoznał się z dokumentacją ośrodka szkolenia lotniczego oraz dokumentacją statku powietrznego. Ponadto zabezpieczone zostały nagrania z monitoringu na lądowisku. Wstępna analiza wskazuje na możliwe rozszczelnienie instalacji paliwowej jako przyczynę powstania pożaru po lądowaniu. Uwagę zwrócono na problemy z układem paliwowym wykazane w biuletynie producenta i opublikowane na stronie <https://trendak.eu/do-pobrania/>). Wykonano oględziny silnika, który nie uległ całkowitemu spaleni. Podjęto decyzję o jego zbadaniu w celu ustalenia ewentualnej przyczyny spadku mocy.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na obecnym etapie badania wypadku Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

