



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 3 września 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0082

NUMER ZDARZENIA

śmigłowiec Guimbal Cabri , SP-HSB

3 sierpnia 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 3 sierpnia 2025 roku, pilot posiadający licencje PPL(H) wynajął śmigłowiec typu Guimbal Cabri G2 z firmy HELISOLUTION mającą siedzibę w Piastowie koło Radomia. Pilot zaplanował lot prywatny po trasie: Radom Piastów (EPRP), Rzechów k/Iłży, Rzecznówek, Rzecznów Błaziny Górne gm. Iłża, Radom Piastów. Po przybyciu na EPRP pilot przeprowadził przegląd śmigłowca zgodnie z listą kontrolną, w tym pobrał próbkę paliwa z układu paliwowego. Przegląd przedlotowy bez uwag. Po zajęciu miejsca w kabinie pilot uruchomił śmigłowiec i przeprowadził próbę silnika. Procedura uruchomienia zespołu napędowego przebiegła bez zastrzeżeń. Około godziny 11:12 LMT pilot wykonał lot próbny w rejonie lotniska trwający 18 minut. Następnie wylądował, wyłączył silnik i dotankował około 140 litrów paliwa (AVGAS 100 LL). Około godziny 16:10 LMT ponownie uruchomił śmigłowiec i po uzyskaniu parametrów do startu rozpoczął lot do m. Rzechów, gdzie około 17:00 LMT wylądował na posesji prywatnej. Po około 20 minutach pobytu ponownie wystartował do m. Rzecznówek, w której wylądował również na posesji prywatnej. Po około 20 minutach postoju wystartował do kolejnej m. Rzecznów lądując na posesji swojej rodziny. Około godziny 18:10 LMT pilot ponownie uruchomił śmigłowiec i wraz z pasażerem wystartował w kierunku m. Błaziny Górne. Będąc w rejonie Iłży pilot rozpoczął podejście do lądowania w terenie przygodnym na posesji prywatnej. Na prostej do lądowania, po minięciu linii energetycznej wysokiego napięcia usytuowanej prostopadłe do kierunku lotu, z kursem południowo zachodnim (pilot wiedział o tej linii) przeleciał nad nią. Zniżając się w kierunku zachodzącego słońca i będąc (według oceny pilota) na wysokości około 7-9 metrów ponad terenem, przy prędkości 55-60 kts śmigłowiec zderzył się z linią energetyczną niskiego napięcia. Pilot poczuł uderzenie w dolną część kadłuba śmigłowca z jednoczesnym powstaniem łuku elektrycznego. Przewody linii energetycznej zsunęły się po kadłubie, na podwozie płożowe odrywając je od śmigłowca. W tym czasie doszło do niekontrolowanego położenia śmigłowca. Pilot próbował wyprowadzić śmigłowiec z niekontrolowanego położenia. Próba nie powiodła się, a śmigłowiec po kilku sekundach zderzył się dolną częścią kadłuba z ziemią, po czym przechylił się na lewą stronę kadłuba uszkadzając łopaty wirnika głównego. Następnie doszło do odłamania belki ogonowej wraz z Fenestronem. Po zderzeniu śmigłowiec pozostał na lewej burcie kadłuba. Pilot wypiął się z pasów bezpieczeństwa i przystąpił do uwolnienia z pasów pasażera. Przy współpracy osób postronnych udało się uwolnić pasażera z wraku śmigłowca. W tym czasie osoby postronne powiadomiły służby ratownicze. Według oświadczenia pilota silnik śmigłowca pracował do chwili zderzenia z ziemią. Pilot wyłączył zasilanie elektryczne po wydostaniu się na zewnątrz kabiny.

Pasażer i pilot zostali przetransportowani do szpitali. Pasażer do szpitala w Skarżysku Kamiennej a pilot do Radomia.

Śmigłowiec został poważnie uszkodzony.



Rys. 1. Śmigłowiec Guimbal biorący udział w zdarzeniu lotniczym. (Źródło: JETPHOTOS – Bartek Grabowski)

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec uległ poważnemu uszkodzeniu. Wszystkie uszkodzenia śmigłowca były skutkiem jego zderzenia z linią energetyczną oraz z ziemią. Nie stwierdzono innych widocznych uszkodzeń, w tym silnika i układu przeniesienia napędu, które mogły powstać wcześniej. Główne uszkodzenia śmigłowca zostały przedstawione na rysunkach poniżej.



Rys. 2. Wrak śmigłowca.



Rys. 3. Widoczne ślady kontaktu z linią energetyczną oraz ślady wybudowania się podwozia płozowego śmigłowca.



Rys. 4. Oderwane podwozie płozowe śmigłowca i złamany słup linii energetycznej.

4. Inne istotne informacje

Dnia 3 sierpnia 2025 roku, w godzinach popołudniowych nad przeważającym obszarem Polski panowały stabilne warunki atmosferyczne. Słoneczny bezchmurny dzień z niewielkim i umiarkowanym zachmurzeniem.

Pogoda mogła mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia. Podczas podejścia do lądowania w m. Błaziny Górne z kursem południowo - zachodnim zachodzące słońce znajdowało się nisko nad horyzontem.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Na miejscu zdarzenia przeprowadzono oględziny wraku śmigłowca. Śmigłowiec w porozumieniu z Prokuraturą został zabezpieczony w hangarze właściciela.

Komisja jest w trakcie gromadzenia dokumentacji.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

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

Podpis na oryginale