



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 2026
w sprawie wypadku lotniczego**

2026-0081

NUMER ZDARZENIA

Balon Kubicek BB26E; SP-BOC

31 lipca 2026 r. Słup gm. Gruta

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 31.07.2026 r. pilot wraz załogą naziemną oraz dwójką pasażerów przyjechał do miejscowości Gruta. Na łące (współrzędne geograficzne N53.463391, E18.954493) znajdującej się na małym wzniesieniu, pomiędzy zagajnikiem i zabudowaniami gospodarczymi balon został przygotowany do startu. Start balonu nastąpił o godz. 03:15 UTC. W koszu oprócz pilota znajdowały się dwie osoby.

Po starcie balon leciał w kierunku północnym, w stronę jeziora Salno Duże. Lot wykonywany był na wysokości względnej (odniesionej do miejsca startu) około 50 m AGL ze średnią prędkością poziomą ok. 20 km/h. Po doleceniu w rejon jeziora Salno Duże balon zwolnił do prędkości 6 km/h, obniżył lot i zmienił kierunek lotu na wschodni. Po zmianie kierunku lotu balon zaczął się wznosić i przyspieszać do 25 km/h. Gdy wznosił się do wysokości 380 m prędkość nieznacznie zmalała do 19 km/h, następnie balon zaczął obniżać wysokość lotu, po chwili prędkość pozioma zaczęła gwałtownie rosnąć do wartości około 40 km/h. Balon kontynuował obniżanie wysokości lotu, jednak prędkość pozostawała nadal wysoka, osiągając wartość 45 km/h. Tor lotu balonu przebiegał lekko zbieżnie do linii wysokiego napięcia 110 kV i gdy balon znajdował się w odległości ok. 50 m od niej rozpoczął kolejne wznoszenie o 50 m, jednak prędkość nadal pozostawała duża, powyżej 40 km/h. Po przelocie nad linią wysokiego napięcia pilot zaczął obniżać lot balonu do lądowania nad opadającym zboczem, a prędkość pozioma wzrosła chwilowo do 46 km/h. Balon będąc na małej wysokości przecisnął się koszem przez linię drzew nad lokalnym strumykiem płynącym w wąwozie i z prędkością ok. 25 km/h zderzył się z ziemią. Miejsce zderzenia znajdowało się na zboczu wznoszącego się terenu względem kierunku lotu. W czasie zderzenia pilot wypadł z kosza balonu wraz z jedną z pasażerek. Druga pasażerka w wyniku uderzenia znajdowała się częściowo poza koszem i gdy balon zaczął się ponownie wznosić opuściła szybko kosz. Następnie balon bez pilota i pasażerów wznosił się na wysokość ponad 300 m i samotnie przeleciał ok. 1,5 km, osiągając w pierwszej fazie lotu prędkość ponad 50 km/h a następnie około 30 km/h. Balonem opadł do lasu w rejonie drogi krajowej nr 538.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

Lekkie		2	2	
Brak				
RAZEM	1	2	3	

3. Informacje o załodze

Licencja pilota balonowego (PL.BFCL) wydana 12 grudnia 2023 r.

Uprawnienia: balony na ogrzane powietrze
grupa A

Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL, ważne w dniu wypadku

Nalot ogólny: 101:25

Nalot jako dowódca (PIC): 83:15

Powyższy nalot nie obejmuje lotu, w którym nastąpił wypadek.

4. Statek powietrzny

Balon na ogrzane powietrze

Producent: Kubicek Factory s. r. o.
Typ: Kubicek BB26E
Numer seryjny: 1346
Znaki rejestracyjne: SP-BOC
Świadectwo rejestracji: nr 459, wydane 19.01.2026

Świadectwo Zdatości do Lotu (CofA): ważne, wydane 01.09.2025

Poświadczenie zdatości do lotu (ARC): wydane: 28.07.2026
ważne do: 02.08.2027

Pozwolenie radiowe: ważne do: 31.07.2035

Całkowity czas lotu: 337:06 FH

Data ostatniej obsługi technicznej: 28.07.2026

Powyższy nalot nie obejmuje lotu, w którym nastąpił wypadek.

5. Uszkodzenia statku powietrznego

Przeprowadzono techniczne oględziny balonu na miejscu zdarzenia. Palnik, rama palnika, kosz oraz butle paliwowe były bez widocznych uszkodzeń. Powłoka

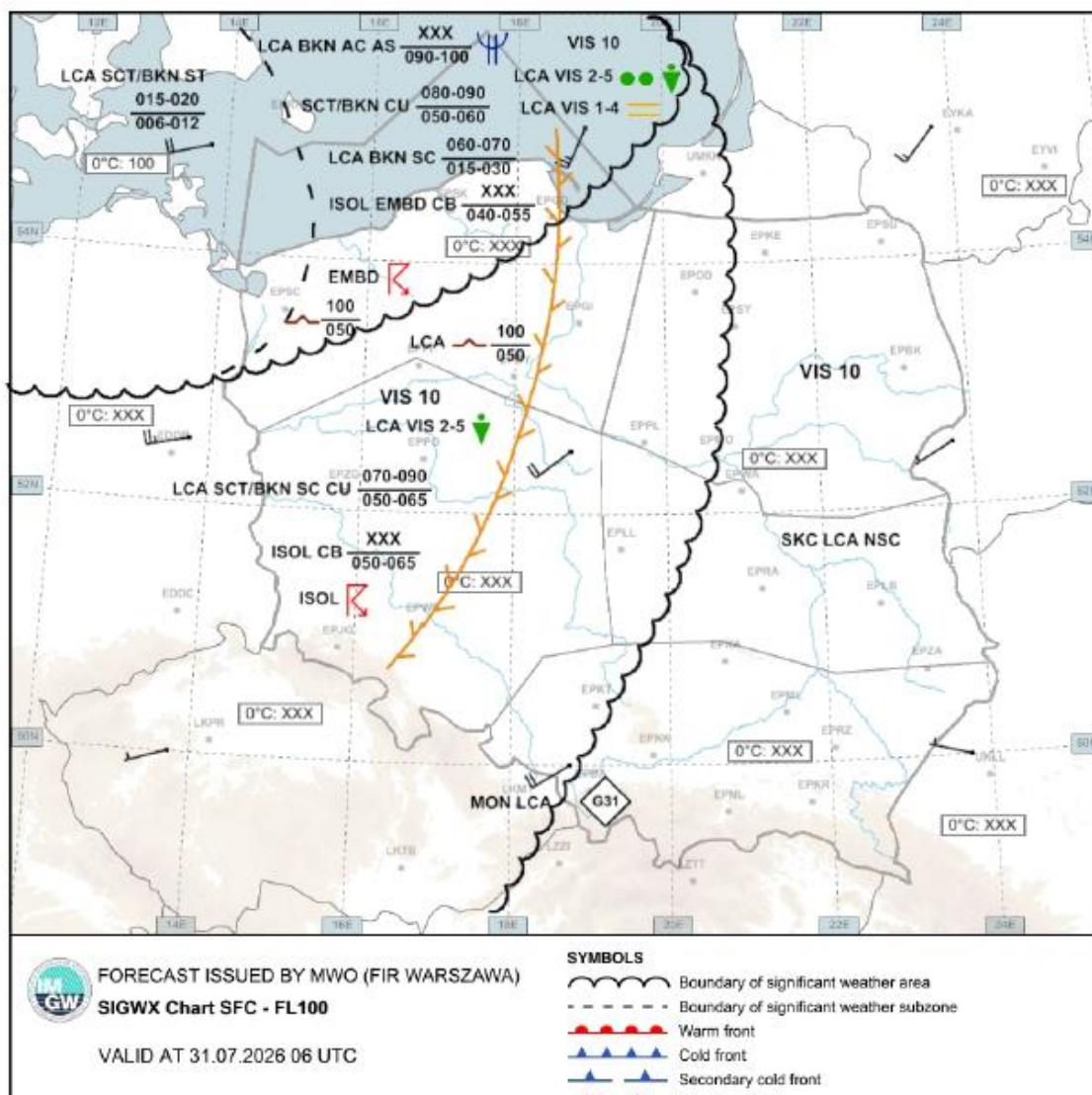
balonu została rozdarta w kilku miejscach i miejscowo nadtopiona. Pas pilota był schowany w specjalnym ochraniaczu umieszczonym w koszu.

Nie stwierdzono innych uszkodzeń lub niesprawności balonu.

6. Inne istotne informacje

7. Informacje meteorologiczne

Ogólna sytuacja synoptyczna:



Rys. 1. Mapa istotnych zjawisk pogodowych [IMGW].

8. Informacje o szczątkach i zdarzeniu

Po wypadku została podjęta akcja poszukiwawcza. Załoga naziemna odnalazła pilota i pasażerki balonu w stosunkowo krótkim czasie od wypadku. Na miejsce została wezwana pomoc medyczna, która udzieliła niezbędnej pomocy. Pilot i pasażerki zostali przewiezieni do szpitala.

Po odnalezieniu balonu z koszem w lesie w rejonie drogi krajowej nr 538, teren zabezpieczono do przyjazdu Komisji. Po wykonaniu dokumentacji z miejsca lądowania i oględzinach kosza przez Komisję, zespół Straży Pożarnej wyciął drzewa podtrzymujące powłokę balonu i powłoka została zabezpieczona.



Rys. 2. Trasa lotu i miejsce odnalezienia balonu SP-BOC.



Rys. 3. Balon SP-BOC odnaleziony w lesie.



Rys. 4. Uszkodzenia powłoki balonu SP-BOC.



Rys. 5. Miejsce uderzenia w ziemię balonu SP-BOC - widok w kierunku nadlatywania balonu.



Rys. 6. Zbocze, w które uderzył balon SP-BOC - widok w kierunku nadlatywania balonu.



Rys. 7. Widok prostopadły ukształtowania terenu w miejscu zderzenia z ziemią

9. Rejestratory pokładowe

Parametry lotu zostały zarejestrowane przez przyrząd pokładowy DBI3 oraz na tablecie pilota. Dane te zostaną wykorzystane do dalszej analizy zdarzenia i do określenia przyczyn i okoliczności sprzyjających.

10. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia.

- Przeprowadzono oględziny kosza i częściowo powłoki balonu
- Wykonano próby funkcjonalne instalacji paliwowej i palnika.
- Odczytano zapisy przyrządu pokładowego DBI3

- Odczytano zapisy tabletu używanego przez pilota do nawigacji.
- Zapoznano się z dokumentacją zgromadzoną w sprawie wypadku przez Policję.

11. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego nie sformułowano zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
