



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 poważnego incydentu lotniczego

2026-0082

NUMER ZDARZENIA

Balon Kubicek BB26Z; SP-BGK

31 lipca 2026 r. Grudziądz

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 przyjechał na łąkę w rejonie ul. Lotniczej w Grudziądzu. Na łące (współrzędne geograficzne N53.480769, E18.790378) znajdującej się w rejonie nasypu drogi krajowej nr 55, pomiędzy linią drzew i ul. Lotniczą balon został rozłożony w kierunku zachodnim i przygotowany do napełnienia powłoki. Kotwiczenie balonu wykonano do haka samochodowego z przyłączoną przyczepą balonową. Ok. godz. 03:00 UTC załoga naziemna wraz pilotem rozpoczęła napełnianie powłoki balonu (kierunek ułożenia powłoki na zachód). W trakcie napełniania pilot zajmował miejsce w koszu, zaś jedna z osób zespołu naziemnego przytrzymywała linę korony. Gdy powłoka została napełniona zimnym powietrzem w ok. 80% pilot uruchomił palnik celem podgrzania powietrza w powłoce. W tym momencie pojawił się nagły podmuch wiatru z kierunku zachodniego i powłoka podniosła się do góry wyrwijąc linę korony członkowi zespołu naziemnego. Następnie balon uniósł się i skierował się do lotu w kierunku wschodnim. Pilot pozostawał nadal w koszu. Lina kotwicząca została bardzo mocno napięta, a po krótkiej chwili została zerwana. Balon wraz koszem przemieszczał się po ziemi, a chwilę później został przeciągnięty przez linię drzew i ustawił się w pozycji pionowej w bliskiej odległości od linii wysokiego napięcia. Kolejny podmuch wiatru z zachodu położył powłokę balonu na przewodach linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 110 kV powodując iskrzenie i nadtopienie powłoki. Linie energetyczne nie zostały zerwane lecz przewody zostały uszkodzone. Pilot ostrzegł załogę naziemną przed możliwością porażenia prądem i sam unikał przytrzymywania się metalowych elementów w koszu balonu. Niebawem przyszedł kolejny podmuch wiatru, tym razem z kierunku wschodniego i zsunął powłokę balonu na ziemię. Krótco po zdarzeniu na miejscu pojawiły się służby ratunkowe wraz zespołem Straży Pożarnej (telefon po zdarzeniu na 112 około 03:12 UTC) i wspólnie z zespołem balonowym zabezpieczyły kosz i powłokę balonu.

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

Pilot w trakcie zdarzenia znajdował się w koszu, jednak nie doznał żadnych obrażeń.

3. Informacje o załodze

Licencja pilota balonowego (PL.BFCL) wydana 25 marca 2025 r.

Uprawnienia: balony na ogrzane powietrze
grupa A

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

Nalot ogólny: 81:30

Nalot jako dowódca (PIC): 64:30

4. Statek powietrzny

Balon na ogrzane powietrze

Producent: Kubicek Factory s. r. o.
Typ: Kubicek BB26Z
Numer seryjny: 2255
Znaki rejestracyjne: SP-BGK
Świadectwo rejestracji: nr 439, wydane 29.04.2024

Świadectwo Zdatości do Lotu (CofA): ważne, wydane 17.06.2024

Poświadczenie zdatości do lotu (ARC): wydane: 18.06.2026
ważne do: 17.06.2027

Całkowity czas lotu: 54:19 FH

Data ostatniej obsługi technicznej: 23.04.2027

5. Uszkodzenia statku powietrznego

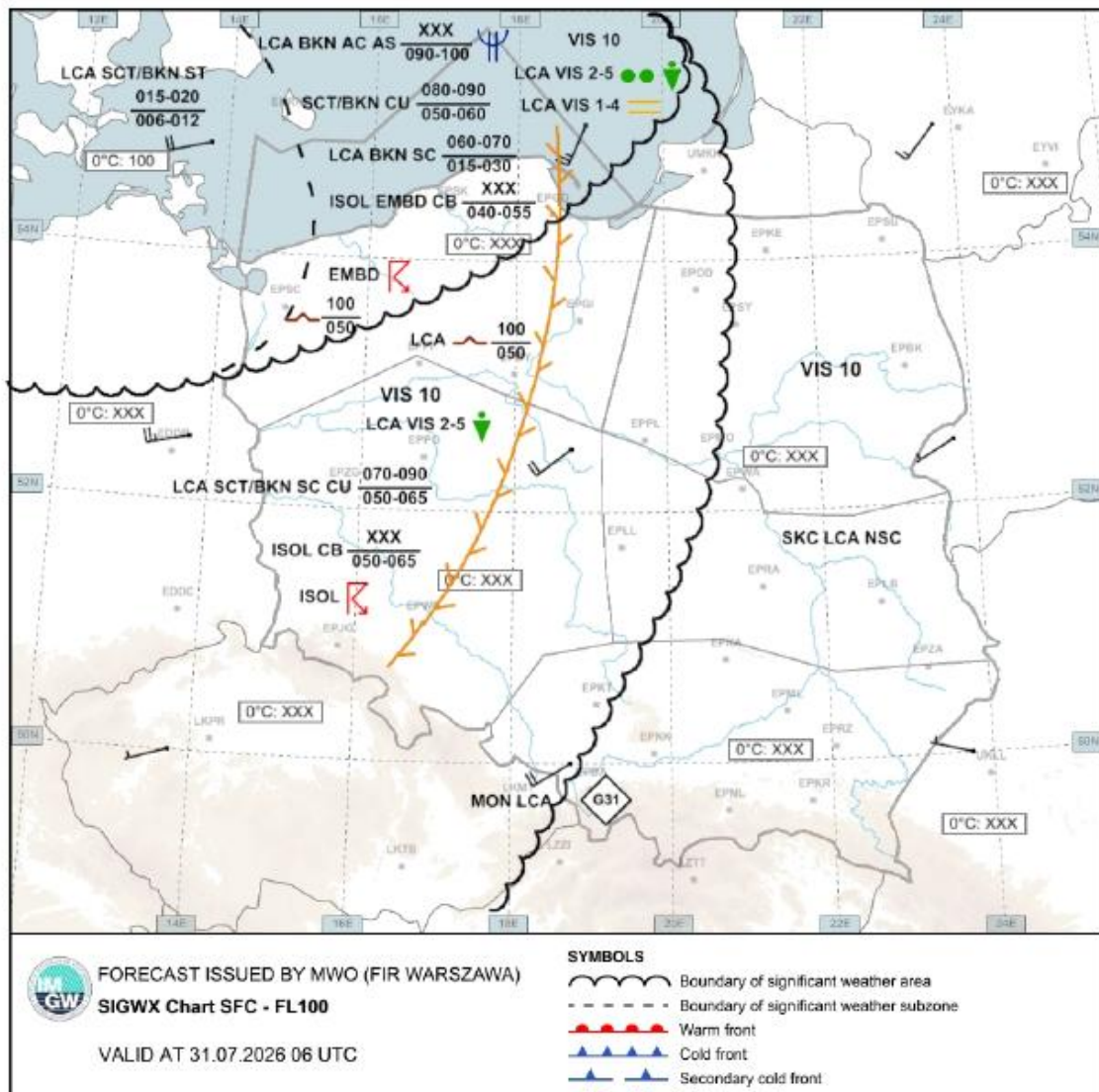
Komisja przeprowadziła wstępne oględziny kosza dzień po zdarzeniu. Kosz, palnik z przewodami oraz zbiorniki paliwowe bez widocznych uszkodzeń. Powłoka balonu wraz z koszem i palnikiem zostaną sprawdzone przez producenta balonu.

Zgodnie z oświadczeniem pilota oraz inspekcją miejsca zdarzenia powłoka balonu została nadtopiona w wyniku kontaktu z przewodami elektrycznymi wysokiego napięcia 110 kV.

6. Inne istotne informacje

7. Informacje meteorologiczne

Ogólna sytuacja synoptyczna:



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

8. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Wybrane miejsce startu znajdowało się w odległości 160 m od linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 110 kV i było zlokalizowane po stronie zawietrznej tej linii w trakcie przygotowań do startu balonu.

Przybyły na miejsce zdarzenia zespół Straży Pożarnej zabezpieczył teren i pomógł w usunięciu balonu.



Rys. 1. Plan sytuacyjny dla startu balonu SP-BGK.



Rys. 2. Balon SP-BGK pod linią wysokiego napięcia, widok na wschód [KM PSP Grudziądz].



Rys. 3. Zerwana lina kotwicząca balon SP-BGK.

9. Rejestratory pokładowe

Zdarzenie nie zostało zarejestrowane na żadnym urządzeniu elektronicznym.

10. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia.

- Przeprowadzono wstępne oględziny kosza.
- Zabezpieczono linę użytą do kotwiczenia zespołu balonu z koszem podczas startu.
- Przeprowadzono pomiary terenowe i inspekcję miejsca startu.

11. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego nie sformułowano zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
