



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 8 kwietnia 2026  
w sprawie wypadku lotniczego

## 2026-0007

NUMER ZDARZENIA

Balon Kubicek BB22 M; SP-BZG

9 marca 2026 r. Zielona Góra

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 9.03.2026 r pilot wraz załogą naziemną przyjechała do miejscowości Zatonie. Na łące (współrzędne geograficzne 51° 52' 02" N; 15° 33' 40" E) balon został przygotowany do startu. Start balonu nastąpił o godz.06:12 UTC. Planowanym miejscem lądowania było lotnisko EPZP leżące na północ od centrum miasta Zielona Góra. W koszu oprócz pilota znajdowały się dwie osoby, które wcześniej pomagały w przygotowaniu balonu do startu.

Po starcie balon leciał w kierunku północnym, w stronę centrum miasta Zielona Góra. Lot wykonywany był na wysokości względnej (odniesionej do miejsca startu) do około 475 m AGL. Po wlocie nad zwartą zabudowę miasta Zielona Góra balon stopniowo obniżał lot. Po wyrównaniu lotu przeleciał na małej wysokości nad lądowiskiem śmigłowcowym przy szpitalu w Zielonej Górze (współrzędne geograficzne 51° 56' 28" N; 15° 31' 06" E) z prędkością około 9 m/s i z kursem 336°. Następnie balon zaczął stopniowo obniżać wysokość lotu o około 20 m zmieniając nieznacznie kurs lotu w lewo. W odległości około 270 m od ww. lądowiska śmigłowcowego, o godzinie 06:32 UTC, balon zderzył się koszem ze ścianą jedenastej kondygnacji budynku położonego przy ul. Bolesława Krzywoustego nr 28-30 w Zielonej Górze (współrzędne geograficzne 51° 56' 37" N; 15° 30' 59" E). Zderzenie nastąpiło przy prędkości poziomej około 7,5 m/s. Następnie balon został przeciągnięty przez krawędź dachu. W tym czasie pilot wypadła z kosza balonu na dach budynku. Następnie balon z dwoma pasażerkami wzniósł się i o godzinie 06:33 UTC wylądował na ulicy Sulechowskiej 1 w Zielonej Górze (współrzędne geograficzne 51° 56' 46" N; 15° 30' 55" E) około 330 m od miejsca zderzenia z budynkiem). Po zatrzymaniu się kosza bardzo blisko stojącego autobusu, powłoka balonu opadła na drzewo. Po pewnym czasie jedna z pasażerek zamknęła zawory butli z gazem i zawory palników pilotowych.

## 2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	1		1	
Poważne				
Lekkie		1	1	
Brak		1	1	
RAZEM	1	2	3	

### 3. Informacje o załodze

Licencja pilota balonowego (PL.BFCL) wydana 6 maja 2025 r.

Uprawnienia: balony na ogrzane powietrze  
grupa A

Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1, 2 i LPL, ważne w dniu wypadku

### 4. Statek powietrzny

Balon na ogrzane powietrze

Producent: Kubicek Factory s. r. o.

Typ: Kubicek BB 22M

Numer seryjny: 2502

Znaki rejestracyjne: SP-BZG

Świadectwo rejestracji: wydane 14.04.2025

Świadectwo Zdatości do Lotu (CofA): ważne, wydane 29.04.2025

Poświadczenie zdatości do lotu (ARC): wydane: 29.04.2025

ważne do: 28.04.2026

Pozwolenie radiowe ważne do: 29.04.2035

Całkowity czas lotu: 135:50 FH

Data ostatniej obsługi technicznej: 03.09.2025

Czas lotu od ostatniej obsługi w dniu: 39 FH

Ilość paliwa była wystarczająca do wykonania zaplanowanego lotu z miejscowości Zatonie do lotniska EPZP i lądowania z wymaganą rezerwą paliwa.

### 5. Uszkodzenia statku powietrznego

Przeprowadzono oględziny balonu. Balon uległ znacznym uszkodzeniom.

Uszkodzenia mechaniczne i termiczne powłoki powstały w wyniku kolizji z budynkiem. Dalsze uszkodzenia powłoki powstały po lądowaniu, w wyniku opadnięcia powłoki na drzewo.

Kosz został znacznie uszkodzony w wyniku kolizji z budynkiem.

Górny kołnierz jednej butli został uszkodzony podczas kolizji z budynkiem.

Podpory palnika zostały złamane w wyniku kolizji z budynkiem.

Nie stwierdzono uszkodzeń lub niesprawności balonu poza tymi, które nastąpiły w czasie zderzenia z budynkiem i podczas lądowania.

## **6. Inne istotne informacje**

Po wypadku została podjęta akcja poszukiwawcza pilota. Po odnalezieniu pilota na dachu budynku zostały podjęte działania ratownicze. Pilot zmarła na miejscu zdarzenia.

Parametry lotu zostały zarejestrowane przez przyrząd pokładowy DBI3 oraz na tablecie pilota. Te dane zostaną wykorzystane do dalszej analizy i do określenia przyczyn i okoliczności sprzyjających zaistnieniu wypadku lotniczego.

## **7. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL**

Przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia.

- Przeprowadzono oględziny balonu oraz próby funkcjonalne instalacji paliwowej i palników.
- Odczytano zapisy przyrządu pokładowego DBI3
- Odczytano zapisy tabletu używanego przez pilota do nawigacji.
- Zapoznano się z dokumentacją zgromadzoną w sprawie wypadku przez Policję.

## **8. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego nie sformułowano zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---