



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 czerwca 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0029

NUMER ZDARZENIA

DJI Agras T50, nr rej. 7TNBMFP0030BUU

Goczałkowice Zdrój, 8.05.2026

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 8 maja 2026 r., od godziny 18:35, pilot bezzałogowego statku powietrznego (BSP) typu DJI Agras T50 wykonywał prace agrotechniczne¹ na terenie centrum ogrodniczego, położonego w miejscowości Goczałkowice Zdrój. Pilot legitymował się certyfikatem kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego kategorii Otwartej, podkategorii A1/A3 i A2, kategorii szczególnej STS-01, jak również ukończonym szkoleniem kompetencyjnym na typ BSP: DJI Agras T30, DJI Agras T50, uprawniające go do wykonywania prac agrotechnicznych².

Z uwagi na duży obszar, trasa oprysku została podzielona na etapy; pomiędzy etapami pilot wykonywał przerwy poświęcone na wymianę akumulatora na naładowany oraz uzupełnienie środka opryskowego. Zadana wysokość lotu podczas oprysku wynosił 3,5 m nad gruntem, natomiast wysokość dolotu do trasy – 6 m. Trasa oprysku, jej podział na etapy oraz kolejność etapów była wygenerowana przez oprogramowanie do planowania lotów BSP.

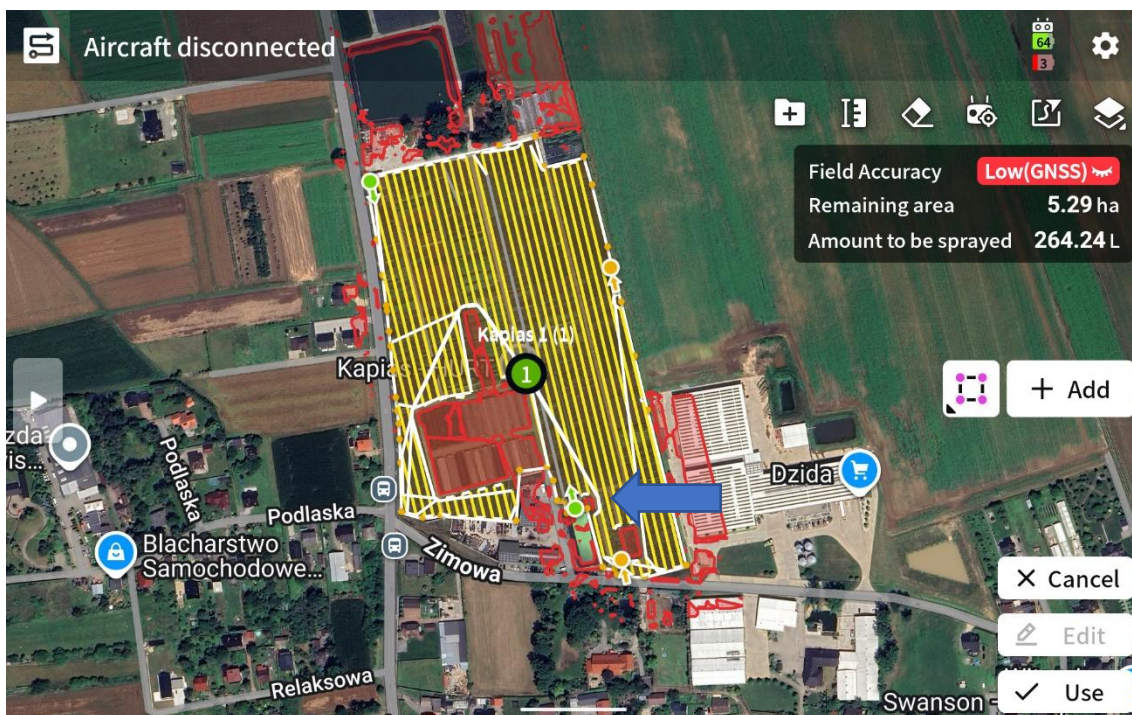
Przed wypadkiem, podczas wykonywania oprysków pilot zauważył dwa odstępstwa od normy, jeśli chodzi o zachowanie BSP i przebieg lotu. Pierwsze polegało na braku reakcji BSP na polecenie RTH (Return to home) i lądowanie w miejscu aktualnego położenia. Drugie nietypowe zachowanie to kilkuminutowe „zawieszenie się” i zawis w jednym miejscu, bez reakcji na działania pilota, zakończone samoczynnym lądowaniem po osiągnięciu granicznego poziomu naładowania akumulatora. W obu przypadkach reset BSP po wymianie akumulatora na naładowany był wystarczający do podjęcia właściwego działania.

Podczas startu do jednego z etapów BSP wzniósł się na wysokość dolotu do trasy, po czym obrócił się o ok. 160° w stosunku do kierunku oprysków w celu dolotu do trasy. Podczas dolotu BSP uderzył w linię średniego napięcia, przebiegającą przez opryskiwany obszar. Uderzenie spowodowało zerwanie przewodów, a w konsekwencji – zwarcie i niewielki pożar.

Trasę lotu przedstawia Rys. 1, zaś Rys. 2 – przybliżone miejsce wypadku.

¹ Pracami tymi był oprysk roślin, z wykorzystaniem preparatu Cyperkill Max 500 EC.

² Szkolenie zostało przeprowadzone na 2 miesiące przed zdarzeniem, natomiast zostało zgłoszone do ULC już po zdarzeniu.



Rys. 1. Trasa lotu BSP DJI Agras T50, na podstawie danych zapisanych w sterowniku. Żółtą linią oznaczono trasę zaplanowaną, a białą – trasę rzeczywistą. Kolor czerwony oznacza obszary oznaczone jako niebezpieczne, cyfra 1 to miejsce startów i lądowań, a niebieska strzałka oznacza przybliżone miejsce wypadku.



Rys. 2. Miejsce uderzenia BSP w linię energetyczną (przybliżone)

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

BSP uległ zniszczeniu. Uszkodzenia obejmowały m.in. pęknięcie korpusu, uszkodzenie mocowania przedniej kamery, odseparowanie tylnego lewego silnika, uszkodzenia mechaniczne i termiczne (ślady okopceń i przegrzań) tylnego prawego zespołu napędowego, złamanie przedniego lewego ramienia, pęknięcie obudowy przedniego lewego silnika, uszkodzenia lub złamania łopat wirników i wyrwanie podwozia płozowego.

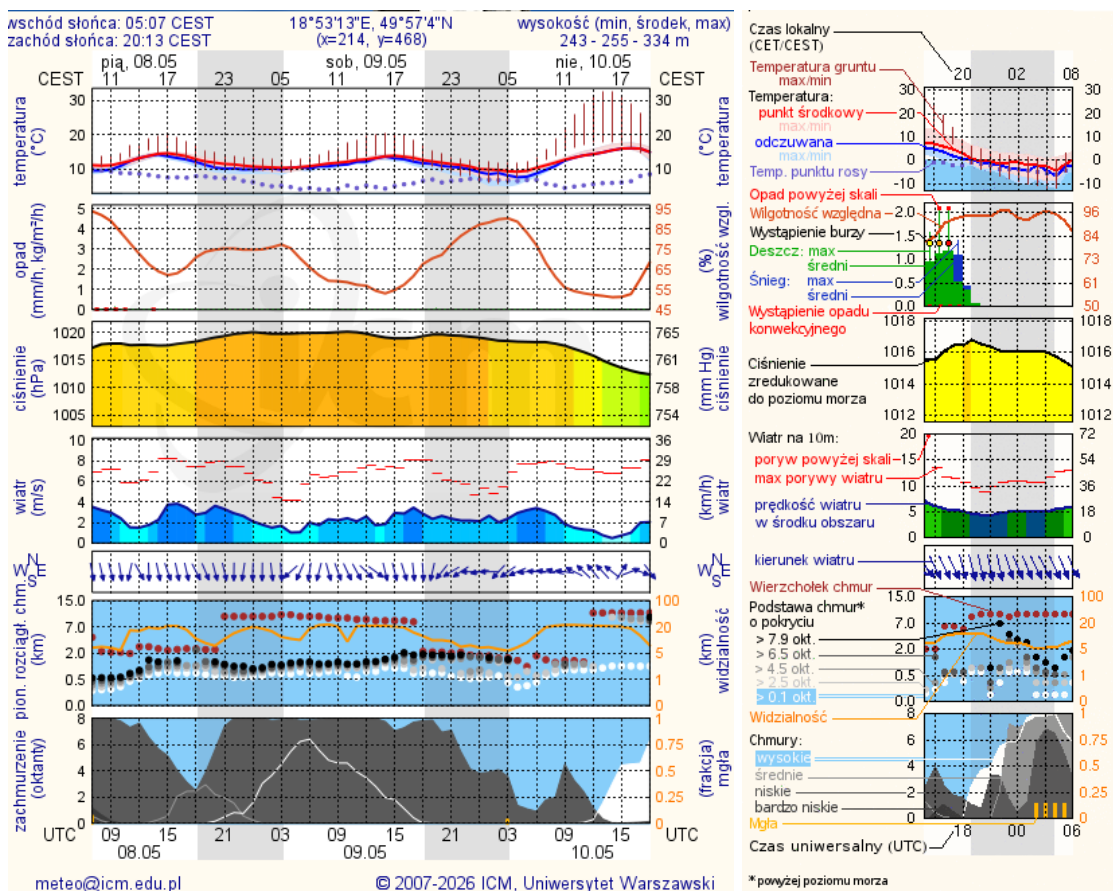
Ponadto w wyniku pożaru uległo uszkodzeniu ogrodzenie i kilka drzewek.



Rys. 3. Zniszczony BSP podczas transportu

4. Inne istotne informacje

Pogodę w chwili wypadku, w odległości ok. 5 km od jego miejsca, opisuje Rys. 4



Rys. 4. Meteogram opisujący pogodę w Pszczynie (ok. 5 km od miejsca wypadku)
[źródło: www.meteo.pl]

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia od świadków i uczestników wypadku, skopiował „logi” zapisane w pamięci kontrolera BSP, zweryfikował posiadane uprawnienia pilota, wykonał odtworzenie trasy lotu, zebrał informacje o pogodzie oraz przeprowadził oględziny wraku i miejsca zdarzenia.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do chwili publikacji niniejszego raportu PKBWL nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.
