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 **16 września 2026**
**w sprawie wypadku lotniczego**

## 2026-0091

NUMER ZDARZENIA

Balon Lindstrand Hot Air Balloons Ltd. LBL-600; SE-ZIF

16 sierpnia 2026 r. Jarantowiczki

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

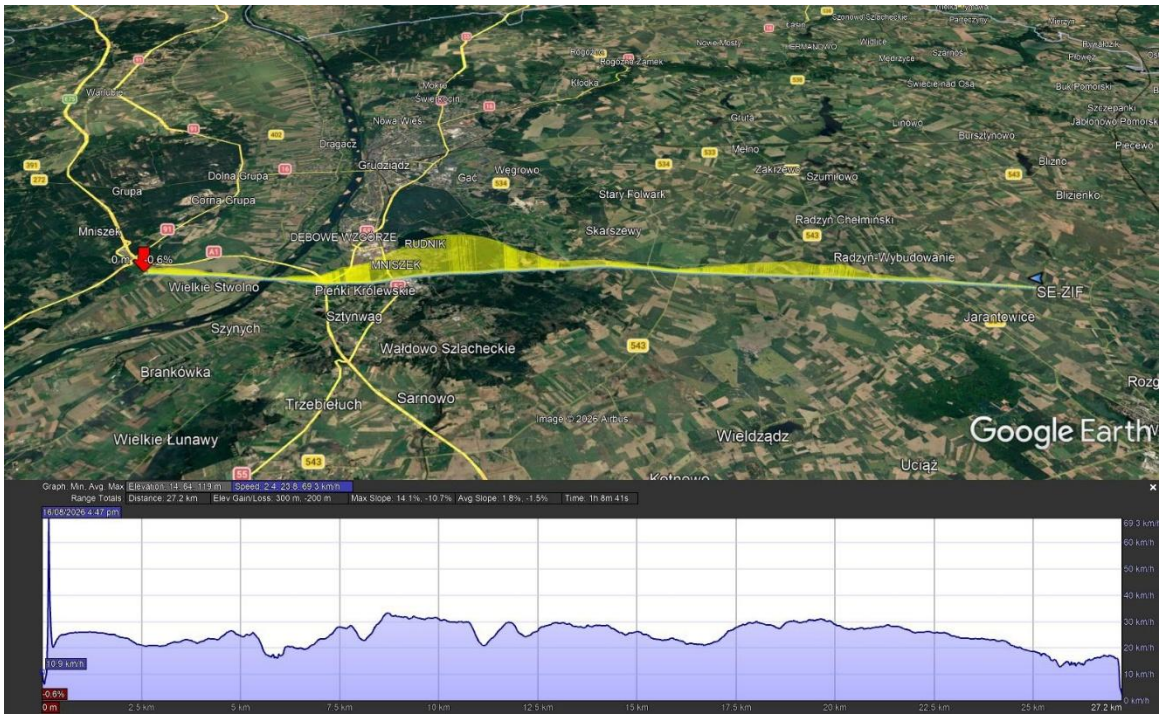
kontakt@pkbwl.gov.pl

Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233

https://www.pkbwl.gov.pl

## 1. Historia lotu

W dniu 16 sierpnia 2026 r. o godz. 18:47 LT z miejscowości Nowe Marzy wystartował balon z pilotem oraz 26 pasażerami i jednym dodatkowym członkiem załogi na pokładzie. Lot przebiegał zgodnie z prognozą pogody w kierunku SE w rejon miasta Radzyń Chełmiński. Około godziny 19:45 pilot rozpoczął zniżanie w celu znalezienia odpowiedniego miejsca do lądowania. Kilkaset metrów przed dotknięciem ziemi wybrał ściernisko w pobliżu miejscowości Jarantowiczki. Lądowanie nastąpiło o godz. 19:55. Według pilota kierunek lotu balonu przy ziemi wynosił około 300° przy prędkości poziomej 7 kt. Pilot nie stwierdził porywów wiatru, a widoczność w jego ocenie była bardzo dobra. Podczas przyziemienia kosz balonu przemieścił się po polu na odległość około 15–20 metrów. Gdy kosz się zatrzymał, a powłoka była opróżniana, kosz opadł na bok. Po lądowaniu jedna z pasażerek, która podróżowała w trzyosobowym przedziale kosza zgłosiła ból w lewym przedramieniu między łokciem a nadgarstkiem. Nie zgłaszała żadnych innych dolegliwości. Po krótkiej ocenie sytuacji pilot zadzwonił pod numer alarmowy 112 i wezwał karetkę. Czekając na karetkę, zapewniono pasażerce chłodzący okład na ramię, wodę i koc. Karetka przyjechała około 10 minut później. Personel medyczny unieruchomił ramię pasażerki, podał jej środek przeciwbólowy i przetransportował ją do szpitala w Grudziądzu. Żaden z pozostałych pasażerów nie zgłosił żadnych obrażeń. W szpitalu stwierdzono złamanie kości przedramienia ręki prawej.




Rys. 1. Trasa lotu balonu SE-ZIF w dniu 16.08.2026 wraz z wykresem prędkości.

## 2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

| Obrażenia ciała | Załoga | Pasażerowie | Ogółem na pokładzie statku powietrznego | Pozostali |
|---|---|---|---|---|
| Śmiertelne | | | | |
| Poważne | | 1 | 1 | |
| Lekkie | | | | |
| Brak | 2 | 25 | 27 | |
| RAZEM | 2 | 26 | 28 | |

## 3. Informacje o załodze

Licencja pilota balonowego (PL.BFCL) wydana 23 marca 2022 r.

Uprawnienia: balony na ogrzane powietrze

grupa D

Uprawnienie do wykonywania lotów w operacjach komercyjnych.

Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 ważne w dniu wypadku

Nalot jako dowódca (PIC): ~620 godzin

W locie balonu uczestniczył dodatkowy członek załogi.

## 4. Statek powietrzny

Balon na ogrzane powietrze

| | |
|---|---|
| Producent: | Lindstrand Hot Air Balloons Ltd. |
| Typ: | LBL-600C |
| Numer seryjny: | 900 |
| Znaki rejestracyjne: | SE-ZIF |
| Świadectwo rejestracji: | nr 7648, wydane 22.12.2021 |
| Świadectwo Zdatności do Lotu (CofA): | ważne, wydane 13.06.2008 |
| Poświadczenie zdatności do lotu (ARC): | wydane: 11.02.2026 |
| | ważne do: 16.03.2027 |

Liczba lotów / czas lotu do dnia wypadku: 584 FC / 650:25 FH

Czas lotu w dniu wystawienia ARC: 607:19 FH

## 5. Uszkodzenia statku powietrznego

Pilot i operator nie zgłosili żadnego uszkodzenia balonu.

## 6. Informacje meteorologiczne

Według oświadczenia pilota prędkość pozioma podczas lądowania balonu wynosiła 7 kt. Nie występowały porywy wiatru. Widzialność została oceniona przez pilota, jako bardzo dobra.

## 7. Informcje o szczątkach i zderzeniu

Według danych przesłanych przez pilota i operatora lądowanie miało miejsce płaskim ściernisku w pobliżu miejscowości Jarantowiczki.

## 8. Rejestratory pokładowe

Pilot i operator balonu przesłał Komisji track z GNSS zawierający dane lotu w którym nastąpił wypadek.

## 9. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

PKBWL nie przeprowadziła powypadkowych oględzin balonu i miejsca lądowania ponieważ pilot sporządził wpis dotyczący wypadku do ECCAIRS2 w dniu 19.08.2026 o godz. 15:08: LT. PKBWL została powiadomiona przez pilota poprzez e-mail w dniu 19.08.2026 o godz. 15:17 LT. Brak niezwłocznego powiadomienia PKBWL o zaistnieniu wypadku na nr tel. alarmowego +48 500 233 233 uniemożliwił wysłanie zespołu badawczego PKBWL na miejsce zdarzenia.

Komisja przyjęła od pilota i operatora dane dotyczące lotu, załogi, pasażerów i balonu.

## 10. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego nie sfomułowano zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

– – –