



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 178/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 19 marca 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego balonu Linstrand LBL 105A, o znakach rozpoznawczych SP-BEY, które wydarzyło się w dniu 8 lutego 2014 r., w miejscowości Waksmund k/Nowego Targu, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu i oświadczeniu pilota za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania ustalając:

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Według oświadczenia pilota start balonu odbył się z lotniska EPNT o godz. 14.40 LMT. Po około 40 minutach lotu, z wysokości około 700 m AGL pilot rozpoczął zniżanie do lądowania w pobliżu miejscowości Waksmund. Podczas podejścia do lądowania balon leciał na wysokości około 20 m, z kursem około 270°. W końcowej fazie podejścia do lądowania balon zderzył się z linią energetyczną 15 kV, biegnąca w poprzek kursu lotu. Kontakt balonu z przewodami linii elektrycznej nastąpił na wysokości podpór palnika. W wyniku zderzenia złamaniu uległ słup linii energetycznej, co spowodowało oderwanie się balonu od linii. Lądowanie balonu zostało wykonane bez dalszych następstw, około 3 km od miejsca zderzenia z linią energetyczną.

Zgodnie z oświadczeniem właściciela balonu, w wyniku zderzenia z linią energetyczną niewielkim uszkodzeniom uległ kosz balonu i osłony podpór palnika.

Z oświadczenia pilota wynika, że w końcowej fazie lotu przed zderzeniem, balon wznosił się z prędkością 0,2 m/s i w pewnej chwili zaczął opadać z prędkością około 0,6 m/s. Niekontrolowane wejście balonu w opadanie pilot przypisał wystąpieniu „duszenia”, spowodowanego spływem powietrza z góry Turbacz.

W ocenie Komisji, niezależnie od tego, czy „duszenie” wystąpiło faktycznie, pilot powinien zachować taką separację pionową nad przeszkodą (w tym przypadku linią energetyczną), aby w panujących warunkach atmosferycznych i przy danym ukształtowaniu terenu, uniknąć zderzenia.

Przyczyna poważnego incydentu:

Brak zachowania wystarczającej separacji pionowej od przeszkody podczas podejścia do lądowania.

Komisja nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komisja postanowiła umieścić dodatkowo następujący **komentarz**:

Komisja zwraca uwagę, że jest to kolejne zdarzenie w Polsce, związane ze zderzeniem balonu z linią energetyczną podczas podchodzenia do lądowania. Poprzednie zgłoszone zdarzenia zostały opisane w raportach końcowych 171/08 i 170/09 oraz uchwale 857/13, które są dostępne na stronie internetowej PKBWL. Z tego względu Komisja przypomina, że podczas podchodzenia balonem do lądowania, pilot zawsze powinien bardzo uważnie obserwować tor lotu oraz zachowywać bezpieczną separację pionową od przeszkód. Powinien też brać pod uwagę takie czynniki jak na przykład możliwość wystąpienia „duszenia”, czy też awarii palnika, co powoduje niekontrolowane obniżenie wysokości lotu i w konsekwencji grozi zderzeniem z przeszkodą. Wybór miejsca lądowania balonu, nawet z bardzo dogodnym dojazdem dla załogi naziemnej, nie powinien skłaniać pilota do niskiego przelotu nad przeszkodami.

Nadzorujący badanie:

mgr Tomasz Kuchciński *podpis na oryginale*