

Warszawa, dnia 20 lutego 2017 r.

Poz. 246

**KOMUNIKAT NR 238  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2532/2015**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 6 grudnia 2015 r. na balonie Schroeder G/M, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Pilot (nalot ogólny około 1200 godz.) wykonywał lot w celu uzyskania dwóch warunków do złotej odznaki balonowej – odległość lotu minimum 300 km i długotrwałość lotu minimum 6 godzin. Start nastąpił o godz. 4:28 LMT (3:28 UTC) z miejscowości Laskowa k/Leszna Wielkopolskiego. Z oświadczenia pilota wynika, że lot wykonywany do wysokości około 680 m AMSL i z prędkością dochodzącą chwilami do 26 m/s (93,6 km/h) przebiegał dość spokojnie. Gdy upłynęła 6 godzina lotu, a pilot szukał odpowiedniego miejsca do lądowania, wówczas stwierdził, że prędkość wiatru na niższych wysokościach również jest dość duża i wystąpiła odczuwalna turbulencja powietrza. Prędkość pozioma balonu na wysokości około 100 m wynosiła około 12 m/s (43,2 km/h). Niedługo później, pilot znalazł odpowiednie miejsce do lądowania, które od strony nawietrznej było osłonięte drzewami. O godzinie 11:00 LMT (12 UTC) podczas podchodzenia do lądowania wystąpił silny podmuch wiatru, co spowodowało dość twarde przyziemienie, w trakcie którego pilot wypadł z kosza balonu. Przyziemienie nastąpiło na róg kosza, co spowodowało jego rotację i wypadnięcie pilota z kosza. W czasie przyziemienia balonu prędkość pozioma wynosiła około 8 m/s, a prędkość opadania około 2 m/s. Odciążony balon uniół się kilka metrów nad ziemię i przemieszczając się z wiatrem, zderzył się z przewodami linii energetycznej średniego napięcia biegnącymi na wysokości około 10 m i około 600 m od miejsca, gdzie pilot wypadł z kosza. W wyniku zderzenia z przewodami linii energetycznej balon uległ uszkodzeniu, a przewody linii zostały zerwane. Pilot oświadczył, że sprawdzał prognozy pogody na portalach internetowych innych niż dedykowanych dla lotnictwa. Inny pilot, który wykonał w tym samym czasie i z tego samego miejsca lot drugim balonem, oprócz samodzielnego zapoznawania się z prognozami pogody, konsultował się również z biurem prognoz meteorologicznych we Wrocławiu. Po przeanalizowaniu prognoz, piloci podjęli decyzję o wykonaniu lotu.

**Analiza:**

Analizę zdarzenia przeprowadzono w oparciu o oświadczenie pilota, zapis loggера i informacje meteorologiczne przeznaczone dla lotnictwa. Prognozy pogody były zgodne z warunkami, które napotkał

pilot podczas końcowej fazy lotu. Należy zauważyć, że prędkość wiatru około 8 m/s nie jest znacznym utrudnieniem przy lądowaniu dla doświadczonego pilota, o ile nie występują porywy, które są definiowane, jako wzrost prędkości wiatru o minimum 5 m/s od średniej prędkości wiatru. Z tego powodu piloci nie powinni planować lotów balonem, jeśli prognozowane są między innymi porywy wiatru.

Twarde lądowanie podczas podmuchu wiatru było związane z prognozowaną już dzień wcześniej turbulencją. Nawet duże doświadczenie i wysokie umiejętności pilota nie pozwoliły na kontrolowane, prawidłowe przyziemienie. Przyziemienie na róg kosza sprzyjało wypadnięciu pilota, lecz było przypadkiem, na który pilot nie miał wpływu, gdyż powłoka balonu (2200 m<sup>3</sup>) nie była wyposażona w wentyle obrotowe. Należy zauważyć, że wentyle obrotowe przy niewielkiej różnicy długości i szerokości kosza nie są wymagane, gdyż przyziemienie na róg takiego kosza nie stanowi zagrożenia, o ile prawidłowe lądowanie odbywa się w dobrych warunkach pogodowych, a osoby w koszu przyjmą odpowiednie sylwetki ciała i trzymają się uchwytów.

### **3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Podjęcie decyzji o wykonaniu lotu, pomimo prognozowanego występowania silnej turbulencji, co spowodowało wypadnięcie pilota z kosza balonu podczas twardego lądowania, a w konsekwencji kolizję balonu z linią elektryczną.

### **4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

Na wniosek pilota producent balonu zainstalował w koszu uchwyty do mocowania zakupionej uprząży, która zapobiega wypadnięciu pilota z kosza podczas lądowania w niekorzystnych warunkach pogodowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**