

Warszawa, dnia 20 grudnia 2016 r.

Poz. 245

**KOMUNIKAT NR 177
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 grudnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2213/2016

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. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 19 sierpnia 2016 r. na balonie Lindstrand LBL 77X, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne"
"H4 – Błędy proceduralne"
oraz
"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T2 – Uszkodzenie balonu".

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 26 września 2016 r.

Lotnisko Kruszyn EPWK. Pilot (nalot 59 h) uczestniczył w zawodach balonowych. Przeprowadził montaż zespołów balonu i rozpoczął napełnianie powłoki zimnym powietrzem. Gdy powłoka (według oświadczenia pilota) była wypełniona w 70-80%, uruchomił obydwie palniki i rozpoczął intensywne podgrzewanie powietrza. Góra część powłoki gwałtownie uniosła się do góry, podczas gdy jej dolna część oraz kosz nadal pozostawały w pozycji poziomej. Unosząca się częściowo wypełniona powłoka nie podniosła kosza, co nawet przy maksymalnym podniesieniu palników nie zapewniało separacji powłoki od płomienia. Palniki zostały wyłączone zbyt późno i doszło do uszkodzenia 4 brytów materiału nad nomexem. Pilot rozpoczął podgrzewanie powietrza w powłoce, pomimo że nie była ona wystarczająco wypełniona zimnym powietrzem. Jak oświadczył, uległ presji czasu, ze względu na zbliżający się koniec okresu startowego, by nie otrzymać punktów karnych w rozgrywanej konkurencji.

Z praktyki wynika, że uruchomienie palnika przy zbyt małym wypełnieniu powłoki zimnym powietrzem nie przyspiesza przygotowania balonu do startu. Czas pozornie zaoszczędzony na napełnianiu zimnym powietrzem powoduje konieczność długiego używania palnika w celu wypełnienia powłoki i osiągnięcia wyporności. Dodatkowo, wiotka powłoka jest bardziej podatna na podmuchy, a tym samym uszkodzenia od płomienia palnika. Należy również wyjaśnić, że podczas stawiania balonu, użycie dwóch palników zamiast jednego prowadzi do bardzo dynamicznego uniesienia się górnej części powłoki, trudnego do opanowania

przez osobę przytrzymującą linę korony. Sprzyja to powstawaniu takich uszkodzeń, jak opisane w niniejszym raporcie.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Przystąpienie do podgrzewania powietrza w powłoce balonu, pomimo że nie była ona wystarczająco wypełniona zimnym powietrzem.

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.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson