

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 1656/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 1656/19

STATEK POWIETRZNY – Balon na ogrzane powietrze.

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 18 maja 2019 r. Kęłtowo k. Wolsztyna,
woj. wielkopolskie



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1656/19			
Rodzaj zdarzenia:	Wypadek			
Data zdarzenia:	18 maja 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Kębłowo k. Wolsztyna woj. wielkopolskie			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Balon na ogrzane powietrze, Schroeder „G”			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot balonowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Członek PKBWL			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Brak zaleceń			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	25 czerwca 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

Wypadek

2. Badanie przeprowadził.

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

18 maja 2019 r., ok. godz. 20:15 LMT.

4. Miejsce startu.

Miejscowość Dominice k. Włoszakowic, woj. Wielkopolskie.

5. Miejsce zdarzenia.

Miejscowość Kębłowo k. Wolsztyna, woj. Wielkopolskie.

6. Typ operacji.

Lot rekreacyjny.

7. Faza lotu:

Lądowanie.

8. Warunki lotu.

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody.

Warunki meteorologiczne w dniu wypadku były dobre, bezchmurne niebo, prędkość wiatru w trakcie lotu około 3 m/s. Warunki meteorologiczne mogły mieć wpływ na zaistnienie wypadku.

10. Organizator lotów/skoków.

Użytkownik prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot - mężczyzna lat 26, posiadał:

- ważną licencję pilota balonowego (BPL),
- orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2, ważne do 24.09.2023 r.

12. Obrażenia załogi.

Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 18 maja 2019 r. o godzinie 19.25 LMT pilot wystartował balonem na ogrzane powietrze o znakach rejestracyjnych SP-BAN z miejscowości Dominice z zamiarem wykonania lotu rekreacyjnego z pasażerką na pokładzie. Po około 50 minutach lotu na kierunku około 315° w dobrych warunkach atmosferycznych i przy dobrej widzialności pilot podjął decyzję o lądowaniu. Rozpoczął zniżanie w rejonie miejscowości Kębłowo do wcześniej wybranego pola, które jego zdaniem spełniało warunki do bezpiecznego lądowania i złożenia powłoki balonu. Lądowanie odbyło się o godzinie 20:15 UTC na polu przed drogą łączącą miejscowość Kębłowo z miejscowością Świętno. Po lądowaniu i zatrzymaniu się balonu, wystąpił podmuch wiatru który spowodował jego podniesienie i przemieszczenie o około 25 metrów przez drogę na kierunku lądowania. Balon ponownie przyziemił i zatrzymał się przed przebiegającą tamtędy linią energetyczną. Pilot otworzył klapę nawigacyjną w powłoce balonu w celu upuszczenia powietrza. W trakcie tej czynności powłoka przechyliła się

w kierunku trakcji elektrycznej, położyła się na druty powodując ich zwarcie i iskrzenie, które spowodowało pożar (Rys. 1).

Pilot oraz pasażer bezpiecznie opuścili kosz balonu. O zdarzeniu pilot powiadomił straż pożarną, policję oraz pogotowie energetyczne.



Rys. 1 Balon SP-BAN po lądowaniu w trakcie pożaru (źródło: użytkownik)

Służby ratownicze zabezpieczyły miejsce zdarzenia i nie stwierdziły szkód materialnych w mieniu i infrastrukturze energetycznej.

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:

1. Dowódca, pilot balonowy (licencja BPL), posiadał stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje do wykonania lotu;
2. Pilot nie znajdował się pod wpływem alkoholu (wynik badania 0,00 mg/l);
3. Balon był zdatny do lotu, posiadał niezbędne dokumenty techniczno-eksploatacyjne i był ubezpieczony (polisa OC);
4. Pilot oraz osoba podróżna w trakcie wypadku nie odnieśli żadnych obrażeń ciała;
5. Warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia;
6. Powłoka balonu uległa zniszczeniu.

14. Przyczyny zdarzenia.

Przyczyną zdarzenia lotniczego był błąd pilota polegający na wybraniu miejsca do lądowania zbyt blisko linii energetycznej znajdującej się na kierunku lądowania.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Nie stwierdzono.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa.

Nie wydano.

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze.

Pilot wybierając miejsce do przyziemienia balonem posiadającym jeszcze wyporność, powinien uwzględnić jego powtórne oderwanie się od ziemi i przemieszczanie na kierunku lądowania.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale