



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1805/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>24 sierpnia 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>MATZ lotniska EPPR</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>balon Tomi AX-7</b>			
Znak rozpoznawczy SP:	<b>SP-BYR</b>			
Operator SP:	<b>Aeroklub Koniński</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot balonowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<b>2</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Tomasz Kuchciński</b>			
Podmiot badający:	<b>użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>14.01.2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń-pilot wykonywał lot z instruktorem. Zadaniem lotu miały być ćwiczenia wyboru miejsca lądowania oraz podejścia do lądowania. Według oświadczenia instruktora, planowany lot po starcie z miejscowości Kałdowo k/Malborka, miał trwać 2 godziny i być wykonywany w przestrzeni powietrznej klasy G, w kierunku 290° – 300° i w zakresie wysokości od ziemi do 250 m AMSL. Lądowanie zaplanowane było w rejonie miejscowości Sobowidz, w odległości około 27 km od miejsca startu. Przed startem instruktor-pilot zapoznał się z METAR lotnisk EPMB i EPGD. Kierunek wiatru sprawdził poprzez obserwację lotu balonika napelnionego helem. Lot nie był zgłaszany do FIS sektor Gdańsk.

Start z zaplanowanego miejsca nastąpił z o godz. 6.46 LMT. Pilot oświadczył, że przez pierwsze 6 km lot przebiegał zgodnie z planem. Następnie wiatr zmienił się na bardziej południowy (kierunek nawigacyjny 320°- 330°) i balon zaczął lecieć w kierunku południowej granicy MATZ EPPR. Próby zmiany kierunku lotu na pierwotnie założony, poprzez zmianę wysokości, były ograniczone dolną granicą LTMA Gdańsk C do 1800 ft (około 600 m) i nie przyniosły spodziewanego rezultatu. Jednocześnie przy zwiększaniu wysokości balon leciał szybciej i znalazł się w MATZ EPPR. Nie została nawiązana łączność z FIS sektor Gdańsk, ani ze służbą ruchu lotniczego lotniska EPPR, pomimo sprawnej radiostacji, jak również posiadania telefonu komórkowego. Według instruktora, teren nad którym leciał balon nie sprzyjał bezpiecznemu lądowaniu, szczególnie że zaczęła być odczuwalna termika. Z tego powodu instruktor zdecydował o lądowaniu na lotnisku EPPR. Lądowanie balonu na części trawiastej lotniska EPPR w rejonie TWY E i TWY D nastąpiło o godz. 9.07 LMT.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Nieuprawniony wlot w MATZ EPPR.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

Pilot-instruktor przeanalizował zaistniały incydent. Oceniał, że nienawiązanie łączności z właściwymi służbami ruchu lotniczego przed wlotem w MATZ było błędem, z którego wyciągnął wnioski na przyszłość.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Kuchciński	<i>podpis na oryginale</i>