



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2465/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>15 września 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>CTR EPMO</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>balon Lindstrand LBL 105A</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>SP-BEZ</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>prywatny</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot balonowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				3
Nadzorujący badanie:	<i>Tomasz Kuchciński</i>			
Podmiot badający:	<i>użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>29 września 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

O godzinie 18:10 LMT piloci trzech statków powietrznych zgłosili do TWR CTR EPMO zaobserwowanie balonu załogowego, lecącego w północnej części CTR EPMO. Dyżurny operacyjny portu lotniczego EPMO również stwierdził obecność balonu w CTR EPMO. Kontroler TWR EPMO obserwował obecność balonu w CTR EPMO do godziny 18:36 LMT. Pilot balonu nie utrzymywał łączności ze służbami ruchu lotniczego.

Z informacji uzyskanych od pilota balonu wynika, że start balonu nastąpił z miejscowości Ciekosyn, około 13,5 km na północ od lotniska EPMO, o godzinie 18:05 LMT. Po osiągnięciu wysokości

około 100 m AGL balon leciał w kierunku 310 – 320 stopni, z prędkością około 14 km/h. Lądowanie balonu nastąpiło w odległości około 4,5 km od miejsca startu, o godzinie 18:48.

Po przeanalizowaniu zdarzenia pilot balonu oświadczył, że wybierając miejsce startu w miejscowości Ciekryn, był przekonany, że znajduje się one poza CTR EPMO. Chcąc wykonać możliwie długotrwały lot przed zachodem słońca, spieszył się i nie zweryfikował położenia miejsca startu, które faktycznie znajdowało się w CTR EPMO. Pilot nie złożył planu lotu oraz nie utrzymywał łączności radiowej ze służbami ruchu lotniczego, gdyż był przekonany, że wykonuje lot w przestrzeni klasy „G” poza RMZ.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Brak zweryfikowania miejsca startu balonu względem strefy kontrolowanej lotniska.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

W celu uniknięcia podobnych pomyłek pilot postanowił nanieść granice elementów przestrzeni powietrznej na „roboczej” mapie w skali 1:50 000 w oparciu o aktualne informacje uzyskane z AIP Polska.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Uniknięciu niezamierzonego naruszenia danego elementu przestrzeni powietrznej (np. CTR, TMA, MATZ, TSA) sprzyja zaplanowanie lotu także w oparciu o aktualne informacje uzyskane telefonicznie od AMC Polska, na poziomie ASM 3. Z kolei zgłoszenie zamiaru wykonania lotu w przestrzeni klasy „G” do właściwego FIS i utrzymywanie w czasie lotu łączności radiowej z tym organem służby lotniczego, ułatwia zachowanie zasady w lotach VFR – „widzę i jestem widziany”. Ma to istotne znaczenie dla bezpieczeństwa wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

Komisja przy okazji przypomina o obowiązku ustawiania przed startem właściwej wartości ciśnienia QNH, co ułatwia uniknięcie niezamierzonego naruszenia danego elementu przestrzeni powietrznej, na przykład dolnej granicy TMA.

Koniec

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