



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2213/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	19 sierpnia 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Kruszyn – lotnisko EPWK			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	balon Lindstrand LBL 77X			
Znak rozpoznawczy SP:	SP-BPM			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Włocławski			
Dowódca SP:	pilot balonowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Kuchciński			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	15 września 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

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.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

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

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Incydent został przeanalizowany i omówiony pod kątem uniknięcia podobnych przypadków w przyszłości.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Piloci powinni być świadomi, że presja czasu, która występuje między innymi na zawodach, może wpływać na obiektywizm oceny np. stanu napełnienia powłoki, lub skłaniać do powierzchownego wykonania lub nawet zaniechania wymaganych procedur. Z tego powodu należy pamiętać o bezwzględnym pierwszeństwie starannego i prawidłowego wykonywania wszystkich czynności nad chęcią wykonania lotu.

Koniec

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