

Warszawa, dnia 24 października 2016 r.

Poz. 107

**KOMUNIKAT NR 52
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 24 października 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 986/2016

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 maja 2016 r. na szybowcu Ka-6 CR, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne"
"H2 – Brak kwalifikacji"
"H4 – Błędy proceduralne"
oraz
"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O2 – System szkolenia"
"O3 – Standardy, kontrole i audyty".

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 2 września 2016 r.

Szarbków k. Pińczowa. W dniu 19.05.2016 r. w godzinach rannych na lotnisko w Turbii przybył pilot szybowcowy i właściciel szybowca K-6. Po zmontowaniu szybowca i przeanalizowaniu prognozy pogody postanowił wykonać przelot 507 km z trzema punktami zwrotnymi. Po starcie i osiągnięciu podstawy chmur, przed godziną jedenastą odszedł na pierwszy odcinek trasy. Warunki meteorologiczne były dobre: podstawy chmur 1200 m, noszenia 4-5 m/s i wiał słaby wiatr. Po zaliczeniu pierwszego punktu zwrotnego pilot zaczął wykonywać lot do drugiego punktu zwrotnego. Około 20 km przed Pińczowem w powietrzu pojawiło się zamglenie i termika zaczęła słabnąć. Po zaliczeniu punktu zwrotnego w Pińczowie, pilot skierował szybowiec na południowy wschód jednak chmury zaczęły szybko zanikać. Na wysokości ponad 500 m pilot wybrał pole nadające się do przygodnego lądowania. Wykonując lot do tego pola zauważył las, który dawał nadzieje na znalezienie noszenia termicznego. Dolatując w rejon lasu na wysokości około 350 m próbował wykorzystać zanikające noszenia termiczne. Po drugiej stronie lasu zauważył pole nadające się do przygodnego lądowania. W pobliżu pola przebiegały dwie linie wysokiego napięcia. Szybowiec był za wysoko, aby lądować, więc pilot zaczął wytracać wysokość. Na odpowiedniej wysokości przeleciał nad drutami wysokiego napięcia i skierował szybowiec na prostą do lądowania. Na prostej do lądowania w

plytkim prawym zakręcie zahaczył skrzydłem o linię telekomunikacyjną. Szybowiec wykonał w powietrzu $\frac{1}{4}$ obrotu w pionie i zderzył się z ziemią. W wyniku zderzenia pilot odniósł ciężkie obrażenia ciała, a szybowiec został rozbity.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

- 1) zmiana decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym na wcześniej wybranym polu;
- 2) niedokładne rozpoznanie przeszkód występujących na wybranym do przygodnego lądowania polu; 3) zahaczenie skrzydłem o linię telekomunikacyjną i upadek szybowca na ziemię.

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