



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2023-0021

UCHWAŁA

z dnia 29 sierpnia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, SZD-48-3 „Jantar Std. 3”
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3263
Data zdarzenia:	11 maja 2023 r.
Miejsce zdarzenia:	Białystok

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), **działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 11 maja 2023 r. pilot szybowcowy zdecydował o wykonaniu przelotu po trasie o długości 117 km, która zawierała dwa punkty zwrotne. Start szybowcem SZD-48-3 „Jantar Std. 3” miał miejsce z lotniska EPBK (Białystok/Krywlany) oraz lot w warunkach termiki bezchmurnej, przebiegały normalnie. Przed osiągnięciem drugiego punktu zwrotnego, pilot rozpoczął dołot do lotniska EPBK. Gdy znalazł się nad miastem Białystok, w odległości około 3 km od lotniska stwierdził, że mała wysokość nie pozwoli mu przelecieć nad miastem, ani nie umożliwi cofnięcia się poza jego granice – w stronę terenów nadających się do lądowania przygodnego. Pilot podjął próbę lądowania na parkingu samochodowym, na terenie dworca kolejowego. W trakcie podejścia do lądowania szybowiec zawadził skrzydłem o maszt odgromnika zbiornika do magazynowania paliwa. Obrócił się w powietrzu i spadł bezwładnie z wysokości kilkunastu metrów, zderzając się ze ścianą zbiornika, drzewem a następnie z ziemią. Pilot odniósł poważne obrażenia, ale zdołał samodzielnie opuścić kabinę szybowca. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Włot szybowca nad miasto na wysokości, która nie dawała możliwości dołotu do lotniska;

- 2) Kontynuowanie lotu do lotniska, nad obszarem miejskim, w warunkach względnie silnego wiatru czołowego oraz obszarów duszeń, co istotnie ograniczało zasięg lotu;
- 3) Błędne zadeklarowanie punktu docelowego w komputerze pokładowym (dolotowym) oraz bezkrytyczne stosowanie się do wskazań komputera;
- 4) Ustawienie krążka MacCready na wariometrze oraz wartości średniego wznoszenia w komputerze pokładowym na wartości odbiegające od warunków lotu dla osiągnięcia maksymalnego zasięgu;
- 5) Niezastosowanie się do przepisu nakazującego wybór pola do lądowania z wysokości 500 m;
- 6) Poszukiwanie miejsca do lądowania od wysokości zaledwie 250 m.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:

Nie zaproponowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)