



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	129/12			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	13 luty 2012 r.			
Miejsce zdarzenia:	LROP			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	EMBRAER E170-200			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	28.06.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 13 Lutego 2012 samolot typu EMRAER 170-200 wykonywał rejs na trasie WAW-OTP. Ok. godziny 11: 59 UTC samolot wykonywał końcowe podejście do lądowania na pasie 08R, na lotnisku w OTP. Podejście do lądowania przebiegało w sposób rutynowy w trudnych warunkach atmosferycznych (podstawa chmur 200 stóp, widzialność 700 m RVR1400m przy silnym opadzie śniegu, oraz wiatr z kierunku 060 stopni o prędkości 12 węzłów).

W dniu 15 Lutego 2012 o godzinie 18:14 w procesie FDM (Flight Data Monitoring) wykryto przekroczenie dopuszczalnego przeciążenia przy lądowaniu $N_z=2,109g$. Załoga nie zraportowała zdarzenia oraz nie dokonała wpisu do LDP 60, ponieważ w/g oświadczenia kapitana, przy przyziemieniu nie odczuła żadnych nieprawidłowości.

Ustalenia:

- *Lądowanie w Bukareszcie odbywało się w bardzo trudnych warunkach meteorologicznych. Silny opad śniegu powodował, że sytuacja na lotnisku docelowym zmieniała się bardzo dynamicznie. Powiększony zapas paliwa oraz ustalenie dodatkowego lotniska zapasowego, świadczy o prawidłowym przygotowaniu się załogi do lotu.*
- *Z analizy zapisu DVDR wynika, że wszystkie parametry lotu, podczas podejścia były utrzymywane prawidłowo. Na wysokości ok. 40 stóp, pilot rozpoczął wyrównanie do przyziemienia. Manewr ten został wykonany minimalnie za późno w wyniku czego samolot przyziemił się z nadmierną prędkością pionową generując $N_z=2,109g$.*
- *Skoncentrowanie się na manewrze lądowania na ośnieżonym pasie i przy ograniczonej widoczności wywołało w załodze subiektywne poczucie, że lądowanie przebiegło bez żadnych przekroczeń dopuszczalnych norm. Dowódca po konsultacji z pozostałymi członkami załogi, zaniechał składania raportu.*
- *Samolot nie został wycofany z eksploatacji i wykonywał normalne operacje do momentu wykrycia przekroczenia $N_z=2,109g$ przez FDM. Nastąpiło to w dniu 15.02.2012r. podczas rutynowego działania działu analiz. Od momentu zaistnienia przekroczenia, do czasu jego wykrycia, samolot wykonał 10 startów i lądowań.*
- *W dniu 15.02.2012r. wykonana została pierwsza faza przeglądu po twardym lądowaniu według AMM 05-50-03 oraz samolot został dopuszczony do 10 startów i lądowań zgodnie z powyższym AMM.*
- *W dniu 18.02.2012r. wykonana została druga faza przeglądu oraz przekazano samolot do dalszej eksploatacji.*

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną twardego lądowania zbyt późne wykonanie fazy wyrównania samolotu i w efekcie przyziemienie ze zbyt dużą prędkością pionową.

Czynnikiem sprzyjającym było działanie załogi w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, biały, ośnieżony pas lądowania oraz intensywny opad śniegu, który pozbawił załogę wyraźnych punktów odniesienia w stosunku od położenia samolotu względem ziemi.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. *Pilot Bezpieczeństwa Floty opisze zdarzenie, w najbliższym terminie, w miesięcznym Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego.*
2. *Wykorzystać materiał z badania podczas szkolenia okresowego pilotów.*

Biuro Szkolenia Załóg omówiło zdarzenie podczas teoretycznego szkolenia okresowego pilotów.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Nie sformułowano.

Komentarz Komisji:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>