



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	130/12			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	15 luty 2012 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPWA			
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 [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29.06.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 15 lutego 2012r samolot typu EMRAER 170-200 wykonywał rejs na trasie BRU–WAW. Załoga wykonywała podejście do lądowania na pas 11 w WAW. Podejście do lądowania przebiegało w sposób rutynowy, w konfiguracji samolotu kłapy „6”, w warunkach atmosferycznych: podstawa chmur 800 stóp, widzialność 1000 m, oraz wiatr z kierunku 150 stopni o prędkości 13 węzłów. Analiza zapisu parametrów lotu na DVDR wykazała, że wszystkie parametry lotu były prawidłowe, aż do momentu wyrównania przed przyziemieniem. Wyrównanie wykonane zostało zbyt późno, w wyniku czego samolot przyziemił twardo (1.89g), a następnie oderwał się od pasa ponownie na okres około sekundy, po czym znowu przyziemił generując $N_z = 2.29g$. Lądowanie samolotu nastąpiło o godzinie 8:40 (wszystkie czasu UTC). Pomimo

podejrzenia twardego lądowania, załoga nie dokonała wpisu do LDP 60. Ustna informacja kapitana, przekazana mechanikowi nie wywołała procedury, jaką służby techniczne stosują do wpisów w LDP 60. Pomimo odczytania danych z DVDR przez Dział Analiz Parametrów Lotu tuż po przylocie samolotu z Brukseli, pliki DLU pojawiły się na serwerze o godzinie 10:19, a email o wykryciu twardego lądowania rozesłany został o godzinie 17:49. W międzyczasie, o godzinie 10:25, samolot wykonał rejs do Sofii, a następnie o godzinie 7:53 do Helsinek. Pierwsza faza przeglądu po twardym lądowaniu została wykonana 15.02.2012, o godzinie 23:15.

Ustalenia:

- Czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia były warunki atmosferyczne panujące na lotnisku EPWA.*
- Mimo różnych opinii na temat poprawności lądowania, obaj piloci zgodnie oświadczyli, że kapitan słownie zgłosił podejrzenie twardego lądowania mechanikowi obsługi oraz poprosił, aby samolot nie został dopuszczony do lotu przed uprzednim sprawdzeniem zapisu DVDR (DIGITAL VOICE DATA RECORDER SYSTEM).*
- Po zaparkowaniu samolotu załoga zauważyła, że personel Działu Analiz Parametrów Lotu przy samolocie, odczytuje dane z DVDR.*
- Kapitan nie dokonał wpisu do LDP60 oraz nie wypełnił raportu ASR.*
- O godzinie 11:31 UTC kapitan otrzymał informację od mechanika, że zapis nie wykazał nieprawidłowości.*
- Zgodnie z Instrukcją Prowadzenia Pokładowego Dziennika Technicznego, rozdział 1.7.4, Załącznik 4, Str.1.7.11, na okoliczność podejrzenia twardego lądowania, należy dokonać wpisu w dzienniku pokładowym LDP 60, oraz wypełnić Raport ASR.*
- Twarde lądowanie wymaga wykonania przeglądu technicznego zgodnie z (Aircraft Maintenance Manual) AMM 05-50-03 przed dopuszczeniem do eksploatacji.*
- Działanie Działu Analiz Parametrów Lotu, przy przekazywaniu danych z odczytu DVDR do odpowiednich służb należy uznać za opieszale. Czas od momentu odczytania DVDR do momentu przekazania informacji o przekroczeniu służbom technicznym wyniósł 8 godz. 30 min.*
- O godzinie 10:25 samolot wystartował do następnego rejsu bez wykonanego przeglądu po twardym lądowaniu.*
- Samolot wykonał cztery lądowania (rejsy do Sofii i Helsinek) do momentu wykonania pierwszej fazy przeglądu specjalnego po twardym lądowaniu.*
- Pierwsza faza przeglądu specjalnego wg AMM 05-50-03 FIG601, została rozpoczęta w dniu 15.02.2012r. o godzinie 23:15 i zakończona 16.02.2012 o godz. 03:24. Samolot dopuszczono do wykonania dziesięciu lądowań.*
- W dniu 20.02.2012r wykonana została druga przeglądu specjalnego wg. AMM 05-50-03-06. Samolot dopuszczono do normalnej eksploatacji.*

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną twardego lądowania było zbyt późne wykonanie wyrównania samolotu w fazie podejścia oraz niewłaściwe sterowanie po odbiciu się samolotu od pasa.

Przyczyną późnego wykonania przeglądów specjalnych był brak wpisów w Pokładowym Dzienniku Technicznym oraz opieszale działanie służb technicznych odpowiedzialnych za odczyt parametrów lotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- 1. Raport z przeprowadzonego badania wykorzystać podczas szkoleń okresowych pilotów i personelu technicznego. Wykona: Biuro Szkolenia Załóg (LT), Dział Szkolenia Personelu Technicznego (TQS), Termin: zgodnie z harmonogramem szkoleń.*
- 2. Dział Obsługi Technicznej OT dokona analizy w celu określenia, czy istnieje możliwość wyodrębnienia parametru Nz z DVDR i umożliwienia jego odczytu przez załogi lotnicze na dostępnym w samolocie oprzyrządowaniu (EICAS, MCDU), Wykona: Dział OT, Termin: 30.03.2013r*
- 3. Informacja o zdarzeniu została zamieszczona w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego za miesiąc Luty 2012., Wykonał: Safety Pilot floty Embraer 170/190*

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Nie sformułowano.

Komentarz Komisji:

Brak.

Koniec

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