



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1242/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący PKBWL: dr inż. Maciej Lasek
Zastępca przew. PKBWL: mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

W dniu 28 marca 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Dział Bezpieczeństwa Lotniczego PLL LOT S.A. wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego dotyczącego wykonania twardego lądowania samolotu E-170 o znakach rozpoznawczych SP-LDC, które wydarzyło się w dniu 24 września 2011 roku na lotnisku w Wilnie (EYVI).

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W związku z podejrzeniem twardego lądowania w EYVI załoga, podczas rejsu powrotnego do EPWA, powiadomiła drogą radiową LOT Maintenance Control Center oraz dokonała wpisu do Pokładowego Dziennika Technicznego. Po wykonaniu odczytu zapisu pokładowego rejestratora parametrów lotu stwierdzono wystąpienie przeciążenia pionowego wynoszącego 2.26g. Wykonano pierwszą fazę przeglądu specjalnego – nie stwierdzono uszkodzeń. Wykonanie II fazy przeglądu specjalnego odłożono zgodnie z dokumentacją producenta samolotu. W dniu 26 września rozpoczęto wykonywanie II fazy przeglądu specjalnego. Z analizy zapisu pokładowego rejestratora parametrów lotu wynika, że w fazie wytrzymania nastąpiła zmiana kierunku wiatru, co spowodowało pojawienie się tylnej składowej wiatru. Podczas podejścia utrzymywano prędkość w granicach Vref. W fazie wytrzymania pilot lecący zwiększył pitch do 7.6° a następnie zmniejszył do 5.6°.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania uznając iż:

Przyczyną incydentu lotniczego była:

Zmiana kierunku wiatru, która spowodowała pojawienie się tylnej składowej wiatru w fazie wytrzymania.

Zalecenia profilaktyczne:

Brak.

Podpisy Komisji:

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*

mgr inż. Jacek Jaworski: *podpis na oryginale*

dr inż. Stanisław Żurkowski: *podpis na oryginale*

mgr inż. Jerzy Kędzierski: *podpis na oryginale*

mgr inż. Ryszard Rutkowski: *podpis na oryginale*

mgr inż. Bogdan Fydrych: *podpis na oryginale*

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*

mgr inż. pil. Waldemar Targalski: *podpis na oryginale*