



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1431/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji – prowadzący: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 21 listopada 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu E175, które wydarzyło się w dniu 25 października 2012 roku podczas lądowania na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA), działając w oparciu o art. 5 *ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE* (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia oraz uzupełnione przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 26.10.2012r. Flight Data Monitoring System Operatora wykrył przekroczenie dopuszczalnego przyspieszenia pionowego przy lądowaniu, Nz=2,066. Przekroczenie zaistniało w dniu 25.10.2012 na lotnisku w Warszawie. Załoga nie wypełniła raportu ASR oraz nie dokonała wpisu do dziennika LDP-60, ponieważ w jej odczuciu nie doszło do przekroczenia dopuszczalnego przyspieszenia pionowego. Obsługa techniczna wykonała przegląd specjalny faza I zgodnie z dokumentem AMM 05-50-03-06 Rev. 30. Nie wykryto uszkodzeń samolotu. Samolot został

dopuszczony do eksploatacji na 10 cykli, w tym czasie musi zostać wykonana faza II przeglądu specjalnego. II fazę przeglądu specjalnego wykonano w dniu 27.10.2012 zgodnie z dokumentem AMM 05-50-03-06 Rev. 30. Nie wykryto uszkodzeń samolotu. Samolot dopuszczono do eksploatacji. Kapitan wyjaśnił, że lądowanie odbyło się z bocznym wiatrem, najpierw na lewe koło główne a następnie na prawe. Analiza lotu w programie FDS 8 potwierdziła taki przebieg zdarzenia. Lądowanie odbyło się na pasie 33 przy wietrze bocznym z kierunku 020 o sile 5 kts.

Dokonano następujących wpisów do dokumentacji technicznej samolotu:

Opis zdarzenia:

HARD LANDING REPORTED BY FLIGHT ANALYSIS DEPARTMENT. 2.066G, 31933KG

Opis obsługi technicznej:

OCT12 PERFORMED PHASE I INSPECTION ACC TO AMM 05-50-03-06 Rev. 30. NO DEFECTS FOUND

PHASE II INSPECTION MUST BE DONE WITHIN NEXT 10FC. PL10692

OCT12 10:28 WAW

HARD LANDING PHASE II CHECK PERFORMED IAW AMM 05-50-03-06 Rev. 30. NO DAMAGE FOUND

Przyczyna incydentu lotniczego:

zbyt późne wyrównanie toru lotu samolotu w fazie lądowania.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

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