



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 232/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Z-ca Przewodniczącego Komisji :	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kedzierski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 05 marca 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu EMBRAER ERJ190-200, które wydarzyło się w dniu 24 lutego 2014 r., podczas lądowania we Lwowie, 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 o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania ustalając:

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Podczas lądowania w LWO doszło do przekroczenia dopuszczalnego współczynnika przyspieszenia pionowego. Maksymalna wartość współczynnika przyspieszenia wyniosła 2.09 G. Załoga zgłosiła do służb technicznych podejrzenie twardego lądowania oraz zraportowała zdarzenie za pomocą ASR. Odczyt danych z rejestratora wykazał, że przyspieszenie pionowe przy lądowaniu przekroczyło I próg przeciążenia (Low Threshold), po którym wymagane jest wykonanie II fazy przeglądu po twardym lądowaniu z możliwością odroczenia do maksymalnie 6250 FC, lub 7500 FH albo wykonania przez samolot 50 twardych lądowań bez przekroczenia High Threshold. Wykonano pierwszą fazę przeglądu po twardym lądowaniu, która nie wykazała uszkodzeń. Wykonanie drugiej fazy przeglądu zostało odroczone zgodnie z AMM 05-50-03. Analiza zapisu wykazała, że z powodu spóźnionego wyrównania nastąpiło przyziemienie z przyspieszeniem pionowym 1.31 G z oderwaniem lekkiego samolotu od ziemi i ponowne przyziemienie z przyspieszeniem 2.09 G.

W ramach działalności profilaktycznej zdarzenie zostanie opisane w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego..

Przyczyną incydentu był błąd w technice pilotażu polegający na spóźnionym wyrównaniu do lądowania, odbiciu samolotu i ponownym przyziemieniu.

Komisja nie określiła **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*