



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT numer ewidencyjny 525/2020

UCHWAŁA

z dnia 28 września 2021

Rodzaj, typ statku powietrznego:	EMBRAER - ERJ170 - 100 - 100LR
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LDK
Data zdarzenia:	11 Luty 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Niemcy, Nuremberg Airport, EDDN

Po rozpatrzeniu *zgromadzonej dokumentacji* z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez *użytkownika statku powietrznego*, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Załoga samolotu wykonywała podejście do lądowania na lotnisku EDDN do RWY 28. Pilotem lejącym był drugi pilot. W trakcie podejścia do lądowania panowały zmienne warunki atmosferyczne. Odnotowano turbulencję. Wiatr wiał z kierunku 250° z prędkością 24 kt. Samolot przyziemił na lewe koło, a chwilę później, ze znacznie większą siłą - na prawe koło, co odnotował system obiektywnej kontroli lotów (FDR Flight Data Recorder) i wygenerował raport stwierdzający „twarde lądowanie”.

2. Przyczyna/y zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia, ustaloną na podstawie analizy zapisu FDR, była zbyt gwałtowne wprowadzenie poprawki na wiatr. W konsekwencji doszło do przekroczenia dopuszczalnego gradientu przechylenia (Roll Rate), który wyniósł 8,79°/sek.

w prawą stronę. Przyśpieszenie pionowe zarejestrowane w trakcie lądowania: 1,46 g.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Czynnikiem sprzyjającym zdarzeniu były niekorzystne warunki meteorologiczne: turbulencja i silny boczny wiatr oraz fakt, iż pilot lejący miał nieduże doświadczenie na typie (816 godz.).

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne realizowane przez podmiot badający:

4 grudnia 2019 operator opublikował Biuletyn Operacyjny nr 11/2019, w którym wprowadzono status „Junior First Officer”. Na pilota o takim statusie nałożono dodatkowe ograniczenia operacyjne: brak możliwości wykonania startu i lądowania gdy raportowany wiatr boczny przekracza połowę maksymalnego limitu wyznaczonego dla samolotu.

Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS operatora, sklasyfikowane zgodnie z przyjętymi kryteriami i ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Brak.

Nadzorujący badanie

Jakub Cichocki

Przewodniczący Komisji

Bogusław Trela