



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

|                                       |                                       |                |               |                    |
|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia:          | <b>142/15</b>                         |                |               |                    |
| Rodzaj zdarzenia:                     | <b>INCYDENT</b>                       |                |               |                    |
| Data zdarzenia:                       | <b>5 luty 2015 r.</b>                 |                |               |                    |
| Miejsce zdarzenia:                    | <b>podejście do lądowania w ARN</b>   |                |               |                    |
| Rodzaj, typ statku powietrznego:      | <b>samolot Embraer 175</b>            |                |               |                    |
| Dowódca SP:                           | <b>Pilot samolotowy liniowy</b>       |                |               |                    |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:        | <i>Śmiertelne</i>                     | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
|                                       | -                                     | -              | -             | 37                 |
| Nadzorujący badanie:                  | <b>Maciej Lasek</b>                   |                |               |                    |
| Podmiot badający:                     | <b>PLL LOT</b>                        |                |               |                    |
| Skład zespołu badawczego:             | <b>nie wyznaczano</b>                 |                |               |                    |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | <b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b> |                |               |                    |
| Zalecenia:                            | <b>NIE</b>                            |                |               |                    |
| Adresat zaleceń:                      | <b>NIE DOTYCZY</b>                    |                |               |                    |
| Data zakończenia badania:             | <b>7 grudnia 2015 r.</b>              |                |               |                    |

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie podejścia do lądowania w ARN przestawiono dźwignie klap w pozycję „1”, przy prędkości 260 kts. Po wygenerowaniu przez system ostrzeżenia o zbyt dużej prędkości pilot lecący (PF) przestawił dźwignię klap w pozycję „0”. W odczuciu kapitana (PF) przestawienie dźwigni w pozycję 1 i jej natychmiastowe wycofanie nie powinno spowodować otwarcia klap i slotów. Z tego powodu nie poinformowano telefonicznie MCC o zaistniałej sytuacji. Po lądowaniu w WAW poinformowano służby techniczne o zdarzeniu.

Odczyt rejestratorów na płycie postojowej nie potwierdził wystąpienia przekroczenia, z powodu błędu w regule. Obsługa techniczna wykonała I fazę przeglądu po przekroczeniu prędkości na klapach. Na prośbę inżyniera MCC inspektor Działu Bezpieczeństwa Lotniczego

wykonał szczegółową analizę rejsu, stwierdzając przekroczenie dopuszczalnej prędkości o 36,5 kts. Po poprawieniu błędu w regule i powtórnej analizie inżynier eksploatacji podjął decyzję o wykonaniu II etapu przeglądu po przekroczeniu prędkości na klapach (AMM 05-50-07) tylko dla slotów.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przestawienie klap w pozycję „1” przy zbyt dużej prędkości lotu spowodowane:

- 1) wywołaniem przez PF komendy „Flaps” bez sprawdzenia prędkości lotu,
- 2) przestawieniem dźwigni klap przez pilota monitorującego (PM) bez sprawdzenia prędkości lotu.

### **Zastosowane środki profilaktyczne:**

- 1) Wykonano przegląd poprawności działania reguł alarmowych.
- 2) Szef Instruktorów floty poinformował Inspektora prowadzącego o podjętych środkach profilaktycznych i zapobiegawczych, mających na celu unikanie podobnych zdarzeń w przyszłości.
- 3) Safety Pilot floty opisał zdarzenie w miesięcznym Biuletynie Floty.
- 4) Omówiono incydent na okresowych szkoleniach pilotów. Zwrócono szczególną uwagę na fakt, że nawet krótkotrwałe przestawienie dźwigni klap w pozycję „1” powoduje zapoczątkowanie procesu wysuwania się slotów.

### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

|                      | Imię i nazwisko | Podpis                     |
|----------------------|-----------------|----------------------------|
| Nadzorujący badanie: | Maciej Lasek    | <i>podpis na oryginale</i> |