

Warszawa, dnia 17 listopada 2016 r.

Poz. 195

**KOMUNIKAT NR 137
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2644/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 5 października 2016 r. na samolocie Bombardier DHC-8-400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik środowiskowy"
w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne (MET)".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podczas lądowania na drodze startowej 11 VOR DME lotniska EPGD o godz. 15:57 UTC doszło do twardego przyziemienia połączonego z kontaktem (przypadkiem) tylnej płozy kadłuba z nawierzchnią pasa. Na panelu CWP pojawiła się sygnalizacja TOUCHED RUNWAY. Kapitan po opuszczeniu samolotu przez pasażerów dokonał przeglądu samolotu, stwierdzając pękniętą osłonę czujnika kontaktu z ziemią części ogonowej kadłuba. Poinformowano MCC i dział operacyjny, złożono raport ASR. Mechanik z portu lotniczego EPGD dokonał przeglądu samolotu, w wyniku którego stwierdzono brak możliwości wykonania rejsu powrotnego i konieczność dokonania przeglądu specjalnego. W trakcie lądowania panowały trudne warunki meteorologiczne: boczny wiatr i opad deszczu. Kapitan stwierdził, iż w trakcie przyziemienia nastąpił podmuch wiatru, na który zareagował zwiększeniem mocy z minimalnym opóźnieniem. W wyniku podmuchu samolot zaczął „tonąć” i niezbędne było zwiększenie kąta PITCH. Masa samolotu była praktycznie równa maksymalnej masie do lądowania. W efekcie doszło do twardego przyziemienia z przyspieszeniem 2,4G oraz przytarcia czujnikiem kontaktu ogonowej części kadłuba z nawierzchnią pasa. Czynnikiem sprzyjającym było dodatkowe obciążenie kapitana czynnościami związanymi z zabezpieczeniem po lądowaniu chorej pasażerki, znajdującej się na pokładzie.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Trudne warunki meteorologiczne podczas lądowania.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Zdarzenie zarejestrowano w bazie danych SMS i sklasyfikowano według kryteriów przyjętych w PLL „LOT” S.A. Będzie ono ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI) monitorowanych zgodnie z zasadami zawartymi w „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem lotniczym”.

KBZL PLL „LOT” w ramach działań profilaktycznych wezwała pilotów do wspólnej analizy zapisów FDR w celu wskazania ewentualnych błędów i sposobów ich unikania.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson