



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2553/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>7 grudnia 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>FIR EYFL</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Bombardier DHC-8-Q400</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	47
Nadzorujący badanie:	<i>Maciej Lasek</i>			
Podmiot badający:	<i>operator samolotu</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>01.01.2016</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Została przekroczona maksymalna prędkość na klapach=5 o wartość ok. 2-3 kts. Załoga zgłosiła zdarzenie do MCC. Po rejsie złożono raport ASR.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Bezpośrednią przyczyną przekroczenia prędkości był podmuch wiatru podczas wektorowania do pasa 20 w Wilnie. Pogoda była turbulentna (wg mapy *significant* na północ od Wilna znajdował się front, w czasie zdarzenia raportowany wiatr miał prędkość w porywach

dochodzący do 24 kts z kierunków zachodnich). Dodatkowo wektorowanie było krótkie. Odczyt w programie FDM pokazuje że prosta została wykonana na 8 NM od progu pasa (FAF znajduje się na 6 NM). Zarejestrowany wiatr miał siłę 17-18 kts z kierunku 300 stopni. Klapy zostały wypuszczone (dźwignia) przy prędkości 187 kts, jeszcze przed wykonaniem zakrętu na prostą. W czasie zakrętu prędkość wzrosła do około 200 kts, i jak można odczytać z danych z rejestratora moc została zredukowana z ok. 40% do bliskiej 0 z lekkim opóźnieniem co spowodowało dalsze zwiększanie prędkości (do 203 kts).

Zastosowane środki profilaktyczne:

Zalecono, aby PF po wypuszczeniu klapy 5 utrzymywał prędkość maksymalną 190 kts, co daje 10 kts marginesu, stosować zwłaszcza w pogodzie turbulentnej i przy tylnym wietrze. Przy spodziewanym "krótkim" wektorowaniu wcześniej zmieniać konfigurację samolotu przy jednoczesnej redukcji prędkości poniżej 190 kts. Monitorować prędkości minimalne adekwatne do warunków (normalne lub oblodzenie) oraz konfiguracji (klapy). W tym celu stosować prędkości z Told Card lub konserwatywne. Dla PM utrzymywać lepszy monitoring parametrów lotu, w razie zauważonych odchyłań oraz bliskości do wartości maksymalnych informować PF.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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