



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 296/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych** w składzie:

Zastępca przew. PKBWL - prowadzący: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Zastępca przew. PKBWL: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr n. med. Jacek Rożyński

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

W dniu 21 grudnia 2011 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Dział Bezpieczeństwa Lotniczego PLL LOT S.A., wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego dotyczącego samolotu E-175 o znakach rozpoznawczych SP-LIO, które wydarzyło się w dniu 26 marca 2011 r., na lotnisku Gdańsk-Rębiechowo (EPGD).

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas przechwytywania lokalizera drogi startowej 29 w EPGD doszło do zadziałania stick shakera. Zdarzenie miało miejsce na wysokości 3700 ft w przechyleniu około 33° z wypuszczonymi hamulcami aerodynamicznymi.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:**

#### **Przyczyną zdarzenia było:**

**Dopuszczenie przez załogę do spadku prędkości do wartości aktywacji układu stick shakera.**

#### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- Wstrzymanie zniżania przez kontrolera APP (ze względu na inny ruch) lotniska EPGD co spowodowało, że samolot znalazł się zbyt blisko lotniska na zbyt dużej wysokości;
- Przeprowadzona przez załogę analiza sytuacyjna związana z położeniem samolotu względem lotniska (wysokość, prędkość, odległość oraz konfiguracja samolotu) nie zapewniła wykonania przechwycenia lokalizera we właściwym zakresie prędkości lotu samolotu;

- Niewłaściwy monitoring parametrów lotu prowadzony przez pilota monitorującego.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

- „Opracować biuletyn informacyjny dla floty ERJ 170 dotyczący niniejszego zdarzenia”;
- „Omówić zdarzenie podczas okresowych szkoleń personelu lotniczego PLL LOT S.A.”.

Podpisy Komisji:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak: *Podpis nieczytelny*  
dr inż. Maciej Lasek: *Podpis nieczytelny*  
dr inż. Michał Cichoń: *Podpis nieczytelny*  
dr n. med. Jacek Rożyński: *Podpis nieczytelny*  
dr inż. Dariusz Frątczak: *Podpis nieczytelny*  
mgr inż. Jerzy Kędzierski: *Podpis nieczytelny*  
mgr Tomasz Kuchciński: *Podpis nieczytelny*  
mgr inż. Piotr Lipiec *Podpis nieczytelny*  
mgr inż. pil. Waldemar Targalski: *Podpis nieczytelny*