

Warszawa, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 178

**KOMUNIKAT NR 174
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1465/2013

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 10 września 2013 r. na samolocie Embraer E170-100, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T4 – Układy sterowania".**

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 zniżania do podejścia w GDN na EICAS pojawił się komunikat FLAPS LO RATE, a następnie podczas wypuszczania klap FLAPS FAIL. Załoga wykonała lądowanie na pasie 29 z klapami w pozycji 0, sloty 3. Załoga poprosiła o asystę straży do lądowania. Lądowanie odbyło się bez problemów. Po lądowaniu samolot został przekazany obsłudze technicznej, która wykonała procedurę FIM 27-51-00-810-802A, a następnie z wynikiem pozytywnym test operacyjny klap. Samolot dopuszczono do eksploatacji. Problem z klapami na samolocie pojawił się także w następnym locie w tym samym dniu. Podczas przecinania FL 150 w trakcie wznoszenia po starcie z GDN pojawiła się sygnalizacja FLAP LO RATE oraz ADS 1 HTR FAIL. Załoga podjęła decyzję o zawróceniu do WAW. Lądowanie w WAW odbyło się bez problemów we właściwej konfiguracji samolotu do lądowania. Po lądowaniu przekazano samolot służbom technicznym. Obsługa techniczna dokonała regulacji (mechanical and electrical rigging) w systemie klap według AMM 27-50-00-820-801A oraz AMM 27-50-00-820-802A REV 36, a następnie wykonano test według AMM 27-50-00-710-801A REV. 36. Klapy działały prawidłowo. W dniu 13.09.2013 r. wykonano z wynikiem pozytywnym oblot techniczny samolotu w celu potwierdzenia usunięcia usterki. Sygnalizacja ADS HTR FAIL nie znalazła potwierdzenia podczas wykonanego testu na ziemi zgodnie z AMM 30-31-00-710-801-A, jednak sygnalizacja usterki powtórzyła się podczas oblotu technicznego samolotu. W ramach usuwania usterki dokonano wymiany Air Data Smart Probe nr 2 zgodnie z AMM 34-13-01-04 rev37.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było samoistne rozregulowanie się systemu klap.

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.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- obsługa techniczna dokonała regulacji (mechanical and electrical rigging) w systemie klap,
- w ramach usuwania usterki dokonano wymiany Air Data Smart Probe nr 2.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson