



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

Dot. zdarzenia nr: 1336/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji-prowadzący: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 7 listopada 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu E170, które wydarzyło się w dniu 16 października 2011 roku podczas lotu na poziomie przelotowym FL360 w rejonie punktu TOMTI, działając w oparciu o art. 5 ust. 3 *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE* (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia oraz uzupełnione przez operatora za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na poziomie przelotowym FL360, w okolicach punktu nawigacyjnego TOMTI (FIR EPWW), pojawił się komunikat FLAP LO RATE. Załoga, po konsultacji z Maintenance Control Center, podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu (EPWA). Lot powrotny i lądowanie odbyło się bez zakłóceń. W celu wykonania rejsu, po lądowaniu, podjęto decyzję o zamianie

samolotu. Samolot został przekazany służbom technicznym. Na samolocie wykonano testy: SLAT/FLAP – Actuator Control Electronics No1 i No2 CLEAR INHIBITS oraz testy bloków Slat/Flap – Actuator Control Electronics, które wypadły pomyślnie. Testy operacyjne systemu klap wypadły pomyślnie. Analiza zapisów dokumentacji technicznej wykazała, że taka sama usterka wystąpiła dzień wcześniej. Wówczas wymieniono Slat/Flap – Actuator Control Electronics No2. Wybudowany blok pozostawiono na kwarantannie. Wymieniono również L/H Flap Position Unit.

Przyczyna incydentu:

niesprawność L/H Flap Position Unit oraz Slat/Flap–Actuator Control Electronics No2.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Waldemar Targalski *podpis na uchwale*