



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

Dot. zdarzenia nr: 1602/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Przewodniczący komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 grudnia 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu EMBRAER 170, które wydarzyło się w dniu 2 grudnia 2012 r., 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 przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie pojawił się komunikat SLAT FAIL. Wykonano odpowiednią listę kontrolną. Poziom lotu został ograniczony do FL200. W trakcie inspekcji po lądowania stwierdzono zadziałanie bezpiecznika przeciążeniowego siłownika nr 3. Obsługa techniczna wymieniła SLAT ACTUATOR nr 3 na skrzydle lewym. Samolot przekazano do dalszej eksploatacji. Samolot wykonał 4 rejsy bez problemów. Usterka powtórzyła się w 5 rejsie (zdarzenie nr 1605/12). W trakcie inspekcji stwierdzono zadziałanie bezpieczników przeciążeniowych siłowników nr 4 i nr 5 na skrzydle prawym. Wymieniono SLAT ACTUATOR nr 4 i 5. Dodatkowo przeprowadzono regulację mechaniczną i elektryczną układu wypuszczania slotów.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną usterki była niewłaściwa regulacja układu wypuszczania slotów co doprowadziło do nadmiernego obciążenia siłownika i w konsekwencji zadziałania bezpiecznika przeciążeniowego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek:

podpis na oryginale