



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1382/10

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	BOGATKO Jacek
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 12 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu ATR-42-500, które miało miejsce 13 grudnia 2010 r. podczas lądowania na lotnisku EPPO. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie danych zawartych w zgłoszeniu zdarzenia oraz informacjach dodatkowych nadesłanych przez Użytkownika.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W rejsie Monachium-Poznań, podczas podejścia ILS do lądowania w Poznaniu na wysokości ok. 1700ft po zmianie położenia dźwigni klap z 0 na 15 nie udało się wypuścić klap skrzydłowych. Przerwano podejście i wykonano stosowną listę kontrolną FLAPS JAM/UNCOUPLED/ASYM a następnie wynikającą z niej listę REDUCED FLAPS LANDING. Wykonano lądowanie z klapami w pozycji 0, prędkość przyziemienia wg rejestratora wyniosła 146 kt. Na podstawie wpisu do EDP-60 stwierdzono, że samolot przed rejsiem był odladzany w Monachium płynem typu IV (wymagane mycie). Podczas przeglądu samolotu pod owiewką skrzydło-kadłub znaleziono zanieczyszczenia spowodowane osadami płynu typu IV. Pod tą owiewką znajdują się transmitery 16CV i 15CV, przekazujące sygnał o aktualnym położeniu klap do MFC. Złącza elektryczne transmiterów były zanieczyszczone. Odczyt danych z komputera MFC nie dostarczył informacji odnośnie powodu niesprawności systemu wychylania klap. Podczas przeglądu złącza transmiterów wyczyszczono, samolot przywrócono do eksploatacji, a usterka nie powtórzyła się.

### Przyczyna zdarzenia:

**Najbardziej prawdopodobną przyczyną incydentu było zanieczyszczenie złączy elektrycznych transmiterów 16CV i 15CV w układzie sterowania klap skrzydłowych podczas odladzania samolotu przed rejsiem z użyciem płynu typu IV.**

**Komisja nie formułuje zaleceń z zakresu bezpieczeństwa lotniczego.**

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*