



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 888/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	BOGATKO Jacek
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 16 stycznia 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-400, które miało miejsce 27 lipca 2012 r. podczas lądowania na lotnisku EPKT. 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 informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia oraz wyjaśnień nadesłanych przez Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania wg systemu ILS o godz.22:30 UTC, przy klapach wypuszczonych do pozycji „1” pilot lecący wydał komendę „Flaps 5”, a PM odpowiednio przełożył dźwignię klap. Po skontrolowaniu wskaźnika położenia klap załoga stwierdziła, że zablokowały się one w położeniu pomiędzy „1” a „2” i wykonała procedurę „Go around” a następnie oczekiwała w strefie nad pomocą nawigacyjną KTC. Podczas oczekiwania załoga wykonała procedurę „TRAILING EDGE FLAPS DISAGREE”, w wyniku której klapy zostały wypuszczone do położenia „30”. Drugie podejście zakończyło się lądowaniem na pasie 27. Załoga dokonała odpowiedniego wpisu w dzienniku technicznym i powiadomiła służby techniczne Użytkownika. Podczas sprawdzania przez służby techniczne firmy LineTech stwierdzono niezgodność położenia klap ze wskazaniem wskaźnika w kabinie załogi i dokonano sprawdzenia wg AMM 27-51-00 REV.75 MAR 12/2012 oraz przeczyszczono złączkę przekaźnika położenia klap (ELECTRICAL CONNECTOR OF TRANSMITTER INSTL – FLAP POSITION). Wykonano testy wg AMM 27-51-00-715-001 rev.75 z wynikiem pozytywnym i samolot dopuszczono do eksploatacji bez ograniczeń.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Usterka przekaźnika położenia klap z powodu zanieczyszczenia złączki (ELECTRICAL CONNECTOR OF TRANSMITTER INSTL – FLAP POSITION).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginalu*