



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

**Dot. zdarzenia nr: 1340/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:**

Przewodniczący PKBWL: dr inż. Maciej Lasek

Zastępca Przewodniczącego Komisji - prowadzący: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 24 października 2012 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu E-170, które wydarzyło się w dniu 17 października 2011 roku w trakcie wznoszenia po starcie z lotniska w Sofii (LBSF), 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 za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

*Podczas początkowego wznoszenia po starcie nie schowały się sloty. Na EICAS pojawiły się komunikaty: SLAT FAIL, SPOILER FAULT, SHAKER ANTICIPATED. Załoga wykonała odpowiednią listę kontrolną bez rezultatów pozytywnych. Podjęto decyzję o powrocie na lotnisko startu. Samolot wylądował bezpiecznie w konfiguracji SLAT 0 – FLAPS 2. Prędkość podejścia wynosiła 155 kts. Po lądowaniu, w uzgodnieniu z inżynierem obsługi technicznej, załoga wykonała Slat/Flap Actuator Control Electronics test/reset. To działanie spowodowało usunięcie usterki. Samolot wykonał rejs do EPWA. Po lądowaniu w Warszawie obsługa*

*techniczna dokonała sprawdzenia samolotu. Wymieniono L/H WING OUTBOARD SLAT SKEW SENSOR 3-4 – zgodnie z AMM 27-83-01-04 Rev 23 Jul 15/10. Wykonano testy operacyjne slotów – bez uwag.*

**Przyczyną incydentu lotniczego była:**

usterka L/H WING OUTBOARD SLAT SKEW SENSOR 3-4.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Waldemar Targalski *podpis na oryginale*