

Warszawa, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 177

**KOMUNIKAT NR 173
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 649/2013

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 20 maja 2013 roku na samolocie EMBRAER 170-100, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T4 – Układy sterowania".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W dniu 20 maja 2013 roku samolot typu EMBRAER 170-100 wykonywał rejs na trasie GDN- FRÂ. Po starcie, na wysokości 4000, pojawiła się sygnalizacja FLAP FAIL. Załoga wykonała checklistę FLAP FAIL. Samolot zawrócił do GDN. Lądowanie odbyło się w konfiguracji FLAPS 2 SLATS 3. Po lądowaniu samolot wycofano z eksploatacji.

Ustalenia:

Po lądowaniu obsługa techniczna wykonała procedurę FIM 27-51-00-810-802-A00. Stwierdzono usterkę L/H INBOARD FLAP ASSY OUTBOARD ACTUATOR. Siłownik został wymieniony zgodnie z Aircraft Maintenance Manual 27-51-01-400-801-A. Wykonano testy zgodnie z Aircraft Maintenance Manual 27-50-00-710-801-A oraz 27-50-00-730-801-A, które wypadły pozytywnie. Samolot przywrócono do eksploatacji. Uszkodzony siłownik był zabudowany na samolocie od dnia wyprodukowania samolotu, tj. od dnia 25 czerwca 2004 roku. W odniesieniu do siłownika klap P/N C154811-2 S/N 1020, który uległ uszkodzeniu producent samolotu wydał w 2009 roku Sernice Bulletin SB170-27-0037 FLAP ACTUATOR REGREASING AND INSPECTION, który został wprowadzony we flocie operatora, a prace zostały wykonane przez obsługę techniczną. Producent samolotu wydał Service Bulletin SB170-27-0025 FLAP ACTUATOR REPLACEMENT, który podaje zakres Part Number i Serial Number siłowników, które producent samolotu zaleca wymienić. Biuletyn ten ma status nieobowiązkowego. Biuletyn nie będzie wprowadzany we flocie operatora. Uszkodzony FLAP ACTUATOR P/N C154811-2 S/N 1020 nie znajduje się na liście siłowników wskazanych w tym Service Bulletin do ewentualnej wymiany. Nowo zabudowany siłownik znajduje się na liście komponentów określonych przez producenta do zabudowy na samolotach

EMBRAER w miejsce uszkodzonych i spełnia wymagania dla floty po modyfikacjach opisanych w SB SB170-27-0025 oraz SB170-27-0037.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia była usterka siłownika klap.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Obsługa techniczna wymieniła siłownik klap.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson