

Warszawa, dnia 20 lutego 2017 r.

Poz. 233

**KOMUNIKAT NR 225  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 lutego 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1785/2015**

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 21 sierpnia 2015 r., na samolocie Boeing 737-400, 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.

Podczas końcowego podejścia, na krótkiej prostej do drogi startowej 33, na wysokości ok. 1400 ft, po przestawieniu dźwigni klap z pozycji „15” do pozycji „25” pojawiła się niezgodność we wskazaniach położenia klap – prawa klapa pozostała w pozycji „15”, lewa doszła do pozycji „25”. Załoga nie stwierdziła przy tym zjawiska asymetrii aerodynamicznej. Załoga zwiększyła prędkość o 15 kts i wykonała normalne lądowanie, po czym złożyła raport ASR. Służby techniczne 25.08.2015 r. wymieniły wskaźnik położenia klap zgodnie z AMM 27-58-41 REY.80. W dniu 26.08.2015 r. wystąpiła kolejna usterka i wskazania FLAP ASSYMETRY oraz brak możliwości odstawienia klap w pozycji „O” po lądowaniu. Służby techniczne wykonały operacyjny test układu sterowania klapami z wynikiem pomyślnym. W dn. 10.09.2015 r. ponownie wystąpiła usterka FLAP ASSYMETRY podczas wypuszczania klap z pozycji „5” do pozycji „10” – klapy zatrzymały się w pozycji zbliżonej do „10”. Podczas sprawdzania na ziemi usterka nie wystąpiła – wypuszczanie klap do pozycji „30” odbyło się normalnie. Służby techniczne ostatecznie w dn. 11.09.2015 r. stwierdziły niesprawność lewego nadajnika położenia klap (FLAPS POSITION TRANSMITTER), który został wymieniony na sprawny – po jego wymianie usterka nie powtórzyła się.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Niesprawność lewego nadajnika położenia klap (FLAPS POSITION TRANSMITTER) z nieustalonego powodu.

**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**