

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 129

**KOMUNIKAT NR 125
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 424/2016

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 31 marca 2015 r. na samolocie BOMBARDIER DHC-8-400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T12 – Inne".**

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 podejścia do lotniska w Krakowie, przy zmianie konfiguracji klap do pozycji 15 nastąpiło zatrzymanie ruchu klap w pobliżu pozycji 10. Nastąpiła aktywacja sygnalizacji Master Caution w połączeniu z sygnalizacją „FLAP POWER” na panelu Crew Warning. Załoga przerwała podejście i wykonała procedurę odejścia na drugi krąg. Nie zgłoszono sytuacji awaryjnej, jednak poproszono o 5 minut na wykonanie właściwej procedury. Wykonano listę kontrolną „FLAP POWER”, w wyniku której zresetowano kontroler sterowania klap. Sygnalizacja błędu zniknęła, odzyskano sterowanie klapami. Po zgłoszeniu gotowości do podejścia, załoga wylądowała bez żadnych problemów w Krakowie. Problem z błędną sygnalizacją klap pojawił się na tym samolocie pierwszy raz 19 marca. Wykonano testy na ziemi, nie znaleziono jednoznacznej przyczyny. W dniu 31 marca usterka pojawiła się podczas opisywanego rejsu oraz w innym, wykonywanym tego dnia podczas zmiany konfiguracji w fazie akceleracji po starcie (ostatni rejs tego dnia). Wykonano sprawdzenie całego systemu sterowania klapami oraz ciągłość wszystkich połączeń. W złączu 2752P23 przy Flap Power Unit znaleziono wodę. Wyszuszone, wykonano testy.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia była woda w złączu elektrycznym przy Flap Power Unit.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Obsługa techniczna wykonała sprawdzenie całego systemu sterowania klapami oraz ciągłość wszystkich połączeń. W złączu 2752P23 przy Flap Power Unit znaleziono wodę. Wyszuszone, wykonano testy.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL 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