



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1465/13</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>10 września 2013 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPGD</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>EMBRAER E170-100</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot samolotowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Piotr Lipiec</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>12.07.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

*Podczas zniżania do podejścia w GDN na EICAS pojawił się komunikat FLAPS LO RATE, a następnie podczas wypuszczania klap FLAPS FAIL. Załoga wykonała lądowanie na pasie 29 z klapami w pozycji 0, sloty 3. Załoga poprosiła o asystę straży do lądowania. Lądowanie odbyło się bez problemów. Po lądowaniu samolot został przekazany obsłudze technicznej, która wykonała procedurę FIM 27-51-00-810-802A., a następnie z wynikiem pozytywnym test operacyjny klap. Samolot dopuszczono do eksploatacji.*

*Problem z klapami na samolocie pojawił się także w następnym locie w tym samym dniu. Podczas przecinania FL 150 w trakcie wznoszenia po starcie z GDN pojawiła się sygnalizacja FLAP LO RATE, oraz ADS 1 HTR FAIL. Załoga podjęła decyzję o zawróceniu do WAW.*

Lądowanie w WAW odbyło się bez problemów we właściwej konfiguracji samolotu do lądowania. Po lądowaniu przekazano samolot służbom technicznym. Obsługa techniczna dokonała regulacji (mechanical and electrical rigging) w systemie klap wg. AMM 27-50-00-820-801A. oraz AMM 27-50-00-820-802A REV 36, a następnie wykonano test wg AMM 27-50-00-710-801A REV. 36. Klapy działały prawidłowo. W dniu 13.09.2013 wykonano z wynikiem pozytywnym oblot techniczny samolotu w celu potwierdzenia usunięcia usterki.

Sygnalizacja ADS HTR FAIL nie znalazła potwierdzenia podczas wykonanego testu na ziemi zgodnie z AMM 30-31-00-710-801-A, jednak sygnalizacja usterki powtórzyła się podczas oblotu technicznego samolotu. W ramach usuwania usterki dokonano wymiany Air Data Smart Probe nr 2 zgodnie z AMM 34-13-01-04 rev37.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia było samoistne rozregulowanie się systemu klap.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

1. Obsługa techniczna dokonała regulacji (mechanical and electrical rigging) w systemie klap.
2. W ramach usuwania usterki dokonano wymiany Air Data Smart Probe nr 2.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:**

Nie formułowano.

**Komentarz Komisji:**

Brak.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>