



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>424/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>31 marca 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPKK</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>BOMBARDIER DHC-8-400</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>22.07.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

*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. Wysuszono, wykonano testy (27-52-00-720-801 rev. 19).*

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

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

**Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

- 1. Obsługa techniczna wykonała sprawdzenie całego systemu sterowania klapami oraz ciągłość wszystkich połączeń. W złączu 2752P23 przy Flap Power Unit znaleziono wodę. Wysuszono, wykonano testy (27-52-00-720-801 rev. 19).*

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:**

*Nie formułowano.*

**Komentarz Komisji:**

*Brak.*

---

Koniec

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