



RAPORT KOŃCOWY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 11 grudnia 2025 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0068

NUMER ZDARZENIA

Embraer E195LR, SP-LNB

23 lipca 2024 r., FIR LSAS

SCF-NP: Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie
systemu/podzespołu (nie napędowego)

Raport został wydany na podstawie informacji
znanych Komisji w dniu jego podjęcia.

Raport przedstawia okoliczności zdarzenia
lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające
oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli
zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

1. Przebieg zdarzenia

W dniu 23 lipca 2024 r., po starcie samolotu E175LR o znakach rozpoznawczych SP-LNB z lotniska ZRH, podczas wznoszenia w konfiguracji FLAP 1 i przed rozpoczęciem akceleracji, pojawił się komunikat SLAT FAIL. Zgodnie z obowiązującą procedurą SLAT/FLAP FAILURE załoga przystąpiła do checklisty z QRH. Pomimo wykonania wszystkich wymaganych czynności niesprawność nie została usunięta. Załoga przeprowadziła analizę ograniczeń wynikające z QRH oraz zużycie paliwa w locie z klapami i slotami w pozycji 1+3 i podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu do lotniska docelowego EPWA. Dalszy część lotu odbyła się bez zakłóceń, a po lądowaniu ilość paliwa wynosiła 2100 kg.

2. Istotne informacje

Ograniczenia eksploatacyjne określone w QRH dopuszczały kontynuowanie lotu na poziomie nie wyższym niż FL200 oraz wymagały wykonania podejścia do lądowania z prędkością $V_{ref} FULL + 20$. Obliczono, że dla zaistniałej niesprawności SLAT/FLAP FAILURE wymagana długość drogi lądowania wynosiła 1390 metrów. Dalszy lot wykonywano z klapami i slotami w pozycji 1+3 oraz z prędkością poniżej 230 kt. Przeprowadzona analiza dostępnego paliwa wykazała, że jego ilość była wystarczająca do bezpiecznego kontynuowania lotu do lotniska docelowego, przy jednoczesnym zachowaniu minimalnej wymaganej rezerwy na procedurę diversion wynoszącej 1800 kg.

3. Wnioski

Komisja badająca zdarzenie uznała, że podjęte działania były zgodne z procedurami oraz nie doszło do zagrożenia bezpieczeństwa.

3.1. Przyczyna zdarzenia

Niesprawność systemu "Flap/Slat Control System".
