

Warszawa, dnia 9 grudnia 2016 r.

Poz. 226

**KOMUNIKAT NR 158
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 grudnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1028/2015

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. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 15 czerwca 2015 r. na samolocie Cessna 152, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T4 – Układy sterowania".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Pilot wykonywał loty po kręgu nadlotniskowym lotniska EPCD (docelowy czas zadania 1 godzina, starty z konwejera, bez zatrzymania, pas w użyciu 19L). Wszystkie lądowania przebiegały poprawnie. Ostatnie lądowanie przed stwierdzeniem usterki wykonywane było z klapami wychylonymi na kąt 30°. Po przyziemieniu, podczas rozbiegu do kolejnego startu pilot wyłączył podgrzew gaźnika, przestawił położenie klap na kąt 10° i ustawił przepustnicę na moc startową. W trakcie wznoszenia po starcie pilot zauważył, że nie przebiega ono prawidłowo, a sprawdzając konfigurację samolotu na wysokości ok. 100 ft AGL stwierdził nieprawidłowe wychylenie klap. Po osiągnięciu wysokości 350ft AGL i zwiększeniu prędkości wykonał zakręt w lewo, przeszedł na wznoszenie i wykonał drugi zakręt w lewo. Po zakończeniu drugiego zakrętu i osiągnięciu wysokości 1500ft AGL przerwał wznoszenie, zmniejszając moc oraz kontynuował lot z prędkością 70kt i sprawdził położenie bezpiecznika klap, które było prawidłowe (wciśnięty), a także zgłosił sytuację przez radio. Lądowanie na kierunku pasa 19L przebiegło prawidłowo. Obsługa techniczna dokonała sprawdzenia instalacji elektrycznej sterowania klapami i stwierdziła zawieszenie się szczotek komutatora elektrycznego silnika sterowania klapami. Szczotki komutatora zostały oczyszczone, komutator i wirnik silnika przemyte spirytusem technicznym, tulejki wirnika nasmarowane. System sterowania klapami zmontowano i z pomyślnym wynikiem sprawdzono jego działanie. Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Zawieszenie się szczotek komutatora elektrycznego silnika sterowania klapami.

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.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego

Izabela Szymajda-Wojciechowska