

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 323

**KOMUNIKAT NR 313
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 135/2015

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 31 stycznia 2015 r. na samolocie Boeing 737-800, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumienie".**

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 konfigurowania samolotu do lądowania nastąpiło zablokowanie klap w pozycji 1. Załoga poprosiła kontrolera ruchu lotniczego o zgodę na oczekiwanie i w tym czasie wykonała czynności zawarte w liście kontrolnej „TRAILING EDGE FLAP DISAGREE”. Zgodnie z nią lądowanie należy wykonać przy ustawieniu klap w pozycji 15 korzystając z alternatywnego sposobu ich wypuszczania. Załoga po lądowaniu stwierdziła silne oblodzenie samolotu. Po jego odlodzeniu przeprowadzono test wypuszczania i chowania klap, który przebiegł pomyślnie. Po wykonaniu rejsu powrotnego, w trakcie obsługi technicznej, wykonany został test komputera układu klap (FSEU – Flaps/Slats Elec Unit), który nie wykazał błędów w systemie oraz oczyszczono złącza w układzie wypuszczania i chowania klap. Dodatkowo, po powrocie na lotnisko bazowania, wymieniono komputer FSEU zgodnie z AMM 27-51-01/401. Test systemu przebiegł pomyślnie i samolot został dopuszczony do eksploatacji bez ograniczeń. Usterka nie powtórzyła się w kolejnych lotach.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną usterki było zablokowanie systemu wypuszczania klap w fazie podejścia do lądowania z powodu silnego oblodzenia samolotu.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson