



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 792/13

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia	
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. pil. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 26 czerwca 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu PIAGGIO P 180 Avanti II, które wydarzyło się w dniu 11 czerwca 2013 r., podczas podejścia do lądowania na lotnisku EPWA, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania na lotnisko EPWA, przy wypuszczaniu klap z pozycji UP do MID zaświeciła się lampka sygnalizacji FLAPS SYNC. Na wskaźniku położenia klap, klapy INB FLAPS (wewnętrzne) pozostały w pozycji UP. Schowano pozostałe klapy wykonując podejście i lądowanie bez klap.

### Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego było:

**samoczynne wyłączenie się bezpiecznika CB INB ACTR, spowodowane niewłaściwym wyregulowaniem systemu klap wewnętrznych.**

**Działania podjęte przez użytkownika:**

dokonano regulacji wewnętrznych klap skrzydłowych (MWIF).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*