



Dot. incydentu nr: 68/12

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 25 lutego 2015 r. przedstawionych przez Organizację Obsługową okoliczności zdarzenia technicznego samolotu Boeing 737-400, którego zaistnienie stwierdzono 20 stycznia 2012 r. podczas planowej obsługi technicznej w bazie Organizacji Obsługowej w Warszawie, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia i pozyskanych własnymi środkami.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 20 stycznia 2012 r. podczas dokonywania planowej obsługi technicznej (przegląd C3+CPCPC+15MOS+45MOS+EO), podczas wykonywania kart zadaniowych C53-701-02-3 i C53-701-02-4 stwierdzono:

1. Nieprawidłowe zainstalowanie podkładek regulacyjnych pod kołnierzami tulei a powierzchnią uszu zawieszenia centralnej części statecznika poziomego - niezgodnie z dokumentacją CMM 55-10-06;
2. Nieprawidłowe wykonanie tzw. „spot face” (wybranie materiału) związane z usunięciem korozji na uszach zawieszenia;
3. Nieprawidłowo wykonane pomiary jak i obróbka materiału zgodnie z SRM 55-10-10;
4. Nieprawidłowe zamontowanie podkładek regulacyjnych (shim) na uszczelniacz w przednim dźwigarze – niezgodnie z AMM 27-41-11.

Na okoliczność zdarzenia wypełniono i przesłano do PKBWL Technical Occurrence Report (EASA Form 44) ref. 01/2012.

Nie udało się ustalić miejsca i okoliczności wykonania prac obsługowych, które doprowadziły do powstania stwierdzonych nieprawidłowości.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieodpowiednie wykonanie czynności obsługowych w trakcie wcześniejszej eksploatacji.

Środki profilaktyczne podjęte przez Organizację Obsługową:

- Poinformowanie Operatora o zdarzeniu;
- Sprawdzenie historii wykonania prac (stwierdzono, że nieprawidłowo wykonane czynności nie były przeprowadzone w bazie technicznej zgłaszającej zdarzenie Organizacji Obsługowej);

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

- Podjęcie prac w celu usunięcia stwierdzonych usterek oraz dalsza weryfikacja w uzgodnieniu z Operatorem i Wytwórcą samolotu;
- Zalecenie opracowania orzeczenia technicznego dotyczącego stwierdzonych nieprawidłowości.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Komisja podjęła własną próbę ustalenia miejsca powstania stwierdzonych nieprawidłowości, jednak wobec zwrotu samolotu właścicielowi przez Operatora oraz jego bogatej historii (częsta zmiana operatorów – samolot użytkowany w czarterach) okazało się to niemożliwe.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale