



Dot. incydentu nr: 906/14

UCHWAŁA

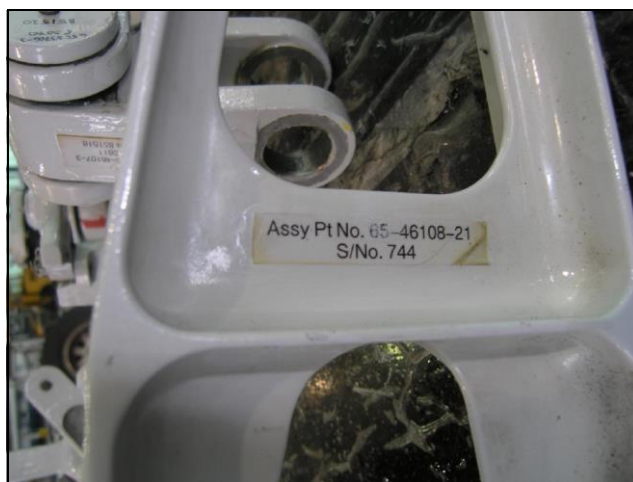
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 27 sierpnia 2014 r. przedstawionych przez certyfikowaną organizację obsługową okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400, które stwierdzono 23 czerwca 2014 r. podczas planowej obsługi samolotu w certyfikowanej organizacji obsługowej, 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 przyjęła informacje przedstawione w zgłoszeniu zdarzenia przez Zgłaszającego za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas planowej wymiany podwozia, po zdemontowaniu lewego podwozia głównego, personel obsługowy stwierdził korozję na części o nazwie LH MLG WALKING (ACTUATOR) BEAM P/N 65-46108-21 S/N 744, ukrytą pod grubą, łuszczącą się warstwą farby oraz warstwą gumowego uszczelniacza (szary RTV). Jest to część rotacyjnego zespołu podwozia – własność organizacji remontowej AEM LIMITED (W.Brytania) – zamontowana na samolocie 01 lutego 2014 r. Biorąc pod uwagę stan korozji, nałożenie uszczelniacza i farby w tym miejscu części mogło być dokonane przed jej ostatnim zamontowaniem na samolocie. Certyfikowana organizacja obsługowa powiadomiła Komisję o zdarzeniu nadsyłając Technical Occurrence Report Ref. 2014.22 PKBWL.



Identyfikacja części.



Miejsce naniesienia uszczelniacza i farby.

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



To samo miejsce po złuszczeniu farby i uszczelnacza – dobrze widoczna korozja powierzchni części.

Złuszczony fragment uszczelnacza z warstwą farby, „maskujący” skorodowane miejsce na powierzchni części.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Próba celowego ukrycia wady części dokonana w nieustalonych okolicznościach poza organizacją Zgłaszającego.

Działania profilaktyczne podjęte przez Zgłaszającego:

1. Powiadomienie Operatora o zdarzeniu;
2. Przekazanie informacji o zdarzeniu kierownikom obszarów obsługowych celem poinformowania personelu poprzez powiadamianie kaskadowe;
3. Przekazanie informacji o zdarzeniu do Sekcji Szkolenia Personelu Technicznego w celu wykorzystania materiałów podczas szkoleń okresowych z zakresu czynnika ludzkiego oraz typu samolotu.

Komisja sformułowała następujące zalecenie dotyczące bezpieczeństwa (dla Zgłaszającego):

Opracować i wprowadzić procedurę powiadamiania innych organizacji obsługowych o stwierdzonych nieprawidłowościach powstałych w tych organizacjach obsługowych.

Komentarz Komisji:

Komisja powiadomi o zdarzeniu brytyjską komisję badania wypadków lotniczych (Air Accidents Investigation Branch), wysyłając pod jej adresem niniejszą uchwałę przetłumaczoną na język angielski.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

* Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17