



**Dot. incydentu nr: 1171/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 05 marca 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400, którego zaistnienie stwierdzono 22 lipca 2014 r. podczas przeglądu bazowego „C”, 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/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia oraz dodatkowych wyjaśnieniach Użytkownika.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas przeglądu bazowego typu „C” samolotu stwierdzono pofalowanie ścianki prawej dźwigara wzdłużnego dolnej części kadłuba (keel beam) Wobec braku w dokumentacji technicznej informacji dotyczącej sposobu naprawy lub wymiany tego elementu, MCC Użytkownika skontaktowało się z Wytwórcą samolotu w celu uzyskania odpowiednich wytycznych. Po otrzymaniu szczegółowego opisu oraz fotografii uszkodzonego elementu, Wytwórca nakazał sprawdzenie ścianki lewej dźwigara wzdłużnego dolnej części kadłuba. Przeprowadzona inspekcja nie wykazała jej uszkodzeń ani odkształceń. Wytwórca poinformował, że zgłoszone uszkodzenie może być wynikiem twardych lądowań samolotu lub uderzenia ogonem (tail strike). Sprawdzona została historia samolotu pod tym względem – w ciągu ostatniego roku przed zdarzeniem odnotowano 4 przekroczenia dozwolonego przeciążenia 1,7G (wynoszące 1,72, 1,72, 1,82 i 1,97), nie stwierdzono natomiast ani jednego przypadku uszkodzenia od uderzenia ogonem od chwili podjęcia eksploatacji samolotu przez Użytkownika zgłaszającego zdarzenie. Wytwórca, po otrzymaniu informacji nt. przekroczeń przeciążeń podczas lądowania stwierdził, iż zgłoszone uszkodzenie elementu było spowodowane zmęczeniem materiału oraz, że nie ma możliwości naprawy tymczasowej, a usprawnienie samolotu musi się odbyć przez wymianę uszkodzonego elementu (P/N 65C26493-6) na podstawie dostarczonych przez niego dokumentów. Ze względu na nietypowy charakter uszkodzenia, w celu nadzoru wymiany elementu została przysłana delegacja inżynierów

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Wytwórcy. W trakcie wymiany ścianki prawej dźwigara wzdłużnego dolnej części kadłuba uszkodzeniu uległo usztywnienie pionowe (vertical stiffener), które naprawiono zgodnie z zaleceniami Wytwórcy. Po zakończeniu wymiany prawej ścianki dźwigara wzdłużnego dolnej części kadłuba i opuszczeniu samolotu z podnośników na podwozie, dodatkowa inspekcja dźwigara wzdłużnego dolnej części kadłuba samolotu wykazała pofalowanie jego ścianki lewej (która była już sprawdzana wcześniej i na której nie stwierdzono żadnych uszkodzeń). Ze względu na zbyt długi czas oczekiwania na nowy element do wymiany, Użytkownik wnioskował do Wytwórcy o opracowanie tymczasowej procedury naprawy i wymianę elementu w trakcie najbliższego przeglądu w październiku 2014 r. Po opracowaniu przez Wytwórcę wnioskowanej procedury, w trakcie jej realizacji, pojawiły się nowe problemy, które decyzją Wytwórcy spowodowały odstąpienie od wprowadzania naprawy tymczasowej oraz wymusiły oczekiwanie na nowy element do wymiany. Po jego dostarczeniu uszkodzony element (P/N 691A0086-1) dla strony lewej został wymieniony. Po zakończeniu przeglądu „C” samolot dopuszczono do eksploatacji bez ograniczeń.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Zmęczenie materiału elementów P/N 65C26493-6 i P/N 691A0086-1 dźwigara wzdłużnego dolnej części kadłuba w trakcie normalnego użytkowania samolotu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*