



Dot. INCYDENTU nr: 2208/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 06 maja 2015 r., przedstawionych przez KBZL SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Piaggio 180 Avanti II, które wydarzyło się w dniu 16 grudnia 2014 r. 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 16 grudnia 2014 roku załoga dyżurna Samolotowego Zespołu Transportowego wykonywała planowany transport sanitarny. Po wylądowaniu na lotnisku EPWA, podczas kołowania, w trakcie chowania klap, załoga usłyszała trzaski dochodzące z okolicy klapy prawego przedniego skrzydła samolotu. Po zakołowaniu przed hangar SZT i wyłączeniu silników, załoga o zaistniałej sytuacji poinformowała personel techniczny. W obecności mechanika, klapy zostały wypuszczone i schowane ponownie w celu sprawdzenia – sytuacja się powtórzyła. Samolot został zawieszony w eksploatacji i przekazany do SOT Warszawa – Okęcie.

Personel techniczny SOT Warszawa – Okęcie, w ramach diagnozowania usterki, dokonał przeglądu elementów przedniej klapy. Podczas przeglądu nie zostały stwierdzone jakiegokolwiek uszkodzenia lub zużycie ruchomych elementów mocowania oraz napędu przedmiotowej klapy, co zostało potwierdzone wystawieniem Karty Czynności Obsługowych nr 80/08/MXI/01. Dodatkowo wykonano przegląd klapy lewego przedniego skrzydła samolotu – bez uwag. Ponadto, zdemontowano prawą klapę wraz z jej elementami mocowania do przedniego skrzydła oraz siłownikiem napędowym, w celu weryfikacji na okoliczność uszkodzeń. Zgodnie ze zleceniem obsługi, wykonano sprawdzenie siłownika i elementów łączących pomiędzy łącznikami przegubów siłownika klapy i przegubu przedniego skrzydła, sprawdzono wszystkie połączenia (również mocowanie przegubu, jak również przeguby, tulejki, śruby, podkładki na okoliczność pęknięć zarysowań, otarcia i przegrzania. Podczas demontażu stwierdzono znaczną ilość wilgotnego zanieczyszczenia w obszarze współpracujących elementów mocowania tj. par sworzeń – tuleja.

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

W związku z potrzebą przywrócenia samolotu do operacji, wykonano zabudowę prawej przednie kłapy przy wykorzystaniu ruchomych elementów mocowania oraz siłownika napędu kłapy wybudowanych z samolotu SP-MXH, zgodnie ze zleceniem WO/MXH/103/2014 i zgodnie z KCO 80/09/MXI/03.

Po zakończeniu montażu wykonano test funkcjonalny działania przednich kłap, zgodnie z AMM 27-50-00, pkt 2, rev. B4 z wynikiem pozytywnym i wystawiono CRS nr 80/09/MXI/03 dopuszczający samolot do dalszej eksploatacji.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia, polegającą na występowaniu zakłóceń podczas chowania kłap, były nagromadzone złogi wilgotnego zanieczyszczenia w obszarze współpracujących elementów mocowania tj. par sworzeń – tuleja. Elementy mocowania kłapy (sworzeń – tuleja) są nieosłonięte oraz „bezobsługowe”, to znaczy, że nie podlegają cyklicznym czynnościom smarowania. Opisane pary współpracują pomiędzy sobą na „na sucho”.

Działania profilaktyczne podjęte przez SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

Z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel operacyjny SZT oraz personel techniczny obsługujący samoloty Piaggio P-180 Avanti z jednoczesnym podkreśleniem konieczności zwrócenia szczególnej uwagi podczas codziennej obsługi na stan zewnętrznych elementów mocujących kłap przednich pod względem ich czystości.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

