



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2475/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>20 listopada 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Zakontraktowana organizacja AMO, lotnisko Bromma</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Beechcraft C90GT King Air</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>FLYJET sp. z o.o., ul.Sabały 60, 02-174 Warszawa</b>			
Dowódca SP:	<b>Nie dotyczy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Tomasz Makowski</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Nie powoływano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Informacja o zdarzeniu</b>			
Zalecenia:	<b>Nie ma</b>			
Adresat zaleceń:	<b>Nie dotyczy</b>			
Data zakończenia badania:	<b>07.03.2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Na przełomie lutego i marca 2015 r. samolot był poddawany przeglądowi okresowemu w zakontraktowanej organizacji AMO (Bromma Air Maintenance, SE.145.0045; ICAO ESSB). Jedną z wykonywanych prac był przegląd sworzni mocujących lewego i prawego skrzydła, podczas którego sprawdzone one zostały na obecność korozji, pęknięć itp. Żadnych objawów tych wad nie wykryto i sworznie umieszczono w ich poprzednich miejscach, a ich nakrętki dokręcono wymagany momentem dokręcającym. W dniu 20.11.2015 r. Użytkownik samolotu otrzymał

notatkę od wykonawcy przeglądu – zakontraktowanej organizacji AMO – powiadamiającą o zastosowaniu w dn.09.02.2015 r. przy dokręcaniu nakrętek dwóch z ww. sworzni momentu dokręcającego o 4% przekraczającego prawidłowy z powodu odchyłki i nieważnej kalibracji narzędzia – klucza dynamometrycznego, co zostało stwierdzone podczas dorocznego przeglądu narzędzi w AMO. Samolot zawieszono w eksploatacji z dniem 20.11.2015 r. do czasu następných postanowień. W dniu 23.11.2015 r. wobec uznania, iż przedmiotowe sworznie są zagrożone przyspieszonym zmęczeniem materiału, SAG (Safety Action Group) Użytkownika samolotu podjęła decyzję o zawieszeniu eksploatacji samolotu do czasu podjęcia przez posiadacza Certyfikatu Typu i AMO decyzji co do dalszych działań korekcyjnych. W dniu 24.11.2015 r. posiadacz Certyfikatu Typu zaproponował następujące działania korekcyjne (do wykonania przez zakontraktowaną organizację AMO w miejscu pobytu samolotu – na lotnisku EPWA):

- Wymontowanie dwóch sworzni wg SIRM rozdz.57-13-03.
- Przegląd powierzchni metodą nieniszczącą jak to zaznaczono w SIRM rozdz.57-13-03 karta 201.
- Wymiana sworzni, podkładek i nakrętek.
- Dokręcenie nakrętek nowych sworzni wg SIRM rozdz.57-13-03.

Po wykonaniu ww. działań samolot przywrócono do eksploatacji.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

*Przekroczenie momentu dokręcenia nakrętek sworzni wskutek przeterminowania ważności kalibracji klucza dynamometrycznego z powodu przeoczenia w zakontraktowanej organizacji obsługowej AMO.*

#### **Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

*Nie ma.*

**Koniec**

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>