



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

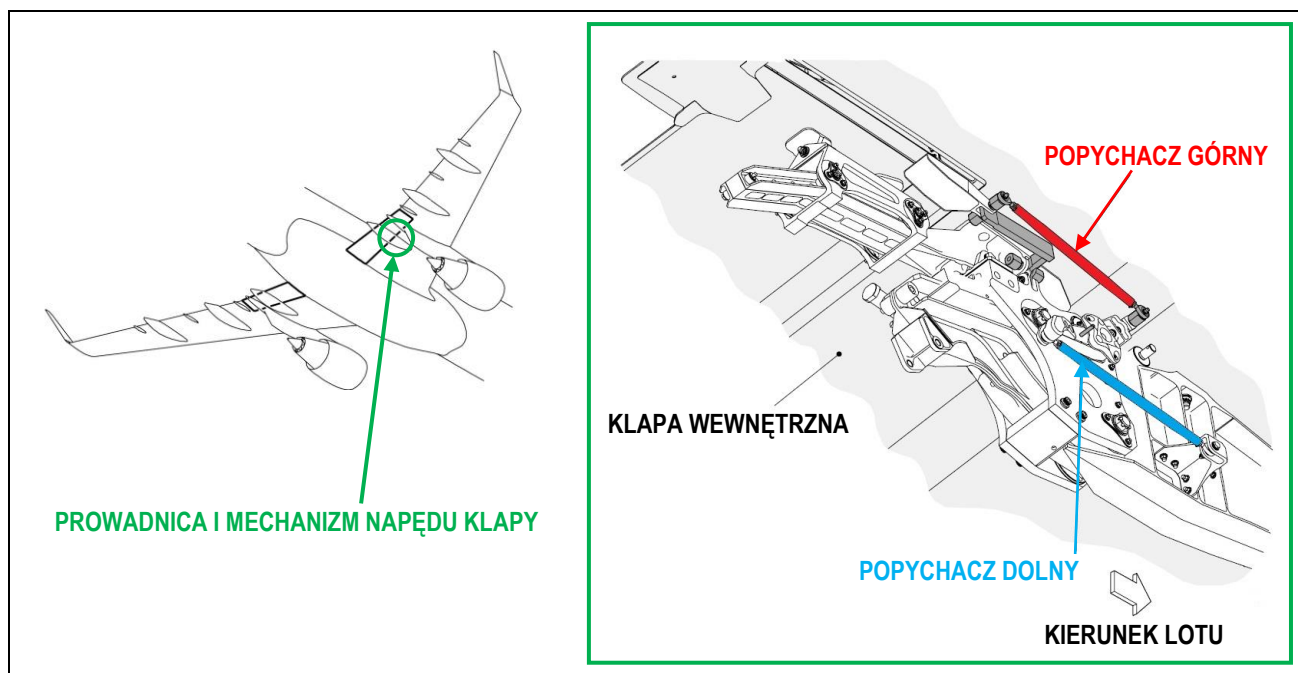
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1615/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	07 lipca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy EPWA/Baza techniczna LOTAMS [EPWA]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot EMBRAER ERJ-175			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” SA; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa			
Dowódca SP:	Nie dotyczy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	22.08.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania czynności okresowej inspekcji wytarcé na prowadnicach klap (zgodnie z ADD 7027 RH WING INBD MAIN FLAP TRACK 2A INB WEAR FOUND, C/O DVI FOR CRACKS AND DAMAGE MEASURE EVERY 200 FC TRACK MUST BE REPLACED TILL 500 FC SINCE 22 JAN 2016), po wypuszczeniu klap personel obsługowy LOTAMS stwierdził następujące uszkodzenia dwóch popychaczy owiewki przy prowadnicy 2A prawej klapy wewnętrznej:

- *zgięcie popychacza górnego PN 171-03779-901,*
- *złamanie i urwanie końcówki (przegubu) popychacza dolnego PN 171-03778-901.*



Umieszczenie uszkodzonych elementów na samolocie.



Uszkodzony (zgięty) popychacz górny PN 171-03779-901.



Uszkodzony (złamany) popychacz dolny PN 171-03778-901 z urwaną końcówką.

Nie wykonano zdjęć osłony mechanizmu klap wraz z uszkodzonymi popychaczami natychmiast po wykryciu usterek, a przed ich demontażem, co uniemożliwiło sprawdzenie poprawności ich montażu.

Popychacze wymieniono zgodnie z AMM 57-54-30-400-801-A rev.41 i przeprowadzono z pomyślnym wynikiem próby funkcjonalne wg AMM 27-50-00-801-A rev.41.

W trakcie badania zdarzenia stwierdzono następujące okoliczności zaistniałe podczas eksploatacji samolotu:

- a) twarde lądowanie (n=2,23 przy ciężarze samolotu 30822 kg i prędkości lądowania 123,25) wykryte w dn. 01.04.2016 r.,*
- b) przekroczenie prędkości na klapach (airspeed 231,25) w dn. 16.05.2016 r. wykryte przez system Aerobytes,*
- c) osiągnięcie w dn. 06.07.2016 r. wykrytej przez system Aerobytes znacznej deceleracji wzdłużnej przy hamowaniu (-0,33G, przy normalnej -0,20G) podczas lądowania z jednoczesnym ostrym zakrętem w lewo w trakcie chowania klap.*

W wyniku szczegółowej analizy tych okoliczności stwierdzono, iż żadna z nich nie może być wystarczającą przyczyną zdarzenia.

Zdarzenie podobnego rodzaju z uszkodzeniem popychaczy owiewki klap miało miejsce na samolocie SP-LIE w dn. 18.07.2015 r. – za jego prawdopodobną przyczynę uznano nieprawidłowe działanie tłumika drgań poprzecznych podwozia.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyny zdarzenia nie udało się jednoznacznie ustalić.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

- *Poinformowano Operatora samolotu o zdarzeniu.*
- *Poinformowano Wytwórcę samolotu o zdarzeniu. Wytwórca nadesłał informację, że nie odnotowano dotychczas podobnych przypadków, a jedyne znane analogiczne przypadki były związane z twardymi lądowaniami.*
- *Przekazano informacje o zdarzeniu do sekcji Szkolenia Personelu Technicznego LOTAMS w celu wykorzystania podczas szkoleń okresowych w zakresie czynnika ludzkiego oraz typu samolotu.*
- *Zdarzenie zarejestrowano w bazie danych SMS i sklasyfikowano wg kryteriów przyjętych w PLL „LOT” SA. Będzie ono ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI) monitorowanych zgodnie z zasadami zawartymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.*

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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