



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	218/17			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	03 lutego 2107 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy Denpasar (Bali, Indonezja)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 787-800			
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:	05.04.2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Przed lotem powrotnym z Denpasar do Warszawy mechanik wykonujący obsługę stwierdził niesprawność VFSG L1 (VFSG = Variable Frequency Starter Generator) oraz CAC (CAC = Cabin Air Compressor) i zastosował odroczenie na naprawę wg MEL 24-22-01-02. Zgodnie z tym odroczeniem:

- Nieczynny VFSG jest odłączony,
- Oba systemy ASG (starter-generator) APU działają normalnie,
- Zespół sterowania lewym generatorem APU działa normalnie,
- Akumulator APU działa normalnie,

- Ładowanie akumulatora APU działa normalnie,
- Silnik związany z występowaniem usterki nie jest uruchamiany na ziemi przy temperaturze otoczenia powyżej 45°C pod warunkiem, że temperatura oleju pozostałego VFSG jest równa lub niższa od 80°C,
- APU jest uruchamiany przed odlotem i działa w sposób ciągły przez cały czas lotu,
- Czas lotu do lądowania w odpowiednim porcie lotniczym musi się mieścić w 180 minutach,
- Naprawy są wykonane w ciągu trzech dni lotnych.

Ponadto, ze względu na występowanie komunikatów z systemu diagnostycznego samolotu mechanik wprowadził ograniczenie na naprawę CAC R1 – MEL 21-51-01-02-02a.

Wg MEL 24-22-01-02 NOTE 4 dopuszczalne jest wyłączenie z użytkowania tylko VFSG po stronie niesprawnego CAC (co oznacza, że wprowadzone ww. dopuszczenia wykluczają się).

Po powrocie do Warszawy mechanik przyjmujący samolot i wykonujący jego obsługę stwierdził niewłaściwie zastosowane odroczenie MEL. Służby techniczne wymieniły VFSG L1 i kable zasilające, MEL 24-22-01-02 zamknięto 04.02.2017, odroczenie MEL 21-51-01-02-02a dotyczące CAC R1 pozostało otwarte z powodu braku części w magazynie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zastosowanie nieprawidłowego odroczenia MEL przez mechanika obsługi technicznej.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

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	podpis na oryginale