



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 2250/14 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | INCYDENT | | | |
| Data zdarzenia: | 23 grudnia 2014 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | FIR Praha | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot Beechcraft-Hawker H750 | | | |
| Użytkownik / Operator SP: | Blue Jet sp. z o.o. | | | |
| Dowódca SP: | Pilot zawodowy liniowy | | | |
| 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: | 15 lipca 2015 r. | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie z DS24 lotniska LKPR (Praha-Ruzyne) o godz. 22:30 LMT i przestawieniu dźwigni chowania podwozia w położenie „UP” zaświeciła czerwona lampka przedniego podwozia, natomiast wskaźnik mechaniczny pokazywał, iż podwozie przednie jest schowane. Zatrzymano rozpędzanie samolotu, wykonano dwie próby wypuszczania i chowania podwozia. Proces wypuszczania przebiegał prawidłowo – w jego wyniku zapalały się trzy zielone lampki, natomiast proces chowania przebiegał bez zmian – zapalała się czerwona lampka przedniego podwozia, słychać też było hałas spowodowany niezupełnym schowaniem przedniego podwozia lub niedomknięciem luku przedniego podwozia. Lot kontynuowano z parametrami nie przekraczającymi ograniczeń dla lotu z wypuszczonym podwoziem. Lądowanie na lotnisku

EPWA przebiegło normalnie. Stwierdzono, że łącznik (ciągno) prawej pokrywy luku podwozia przedniego jest zamontowany odwrotnie. Od chwili nieprawidłowego zamontowania cięgna do wystąpienia zdarzenia samolot wykonał 30 cykli lotu. Po poprawnym zamontowaniu cięgna wykonano próby funkcjonalne podwozia oraz lot próbny, po którym podjęto decyzję o kontynuowaniu badania, gdyż stwierdzono, że ciągno i ciśnieniowa wręga przednia zostały uszkodzone. Organizacja obsługowa Marshall Aviation, która wymieniała ciągno przed zdarzeniem przysłała mechanika. Wymienił on ciągno na nowe, sprawdził geometrię pokryw przedniego podwozia oraz dokonał naprawy przedniej wręgi ciśnieniowej wg zaleceń Wytwórcy. Badanie NDT przedniej wręgi ciśnieniowej po naprawie przeprowadzono w LOTAMS; na podstawie wyniku tego badania i ustaleń z Wytwórcą samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieumyślny błąd ludzki podczas montażu cięgna prawej pokrywy luku podwozia w organizacji obsługowej Marshall Aviation z powodu braku odpowiednich instrukcji w Aircraft Maintenance Manual [przyczyna określona przez Marshall Aviation].

Okoliczności sprzyjające:

Brak odpowiednich instrukcji w Aircraft Maintenance Manual (jedyną dokumentacją pomocną przy wymianie części był Illustrated Parts Catalog).

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- 1. Powiadomienie Wytwórcy o zdarzeniu w celu uzyskania odpowiednich zaleceń co do dalszego postępowania.*
- 2. Powiadomienie o zdarzeniu organizacji obsługowej Marshall Aviation.*
- 3. Poinformowanie pilotów o zdarzeniu.*
- 4. Poinformowanie mechaników o zdarzeniu, które zostanie omówione na najbliższym szkoleniu odświeżającym dla mechaników ze zwróceniem uwagi na konieczność konsultowania się z kierownikiem odpowiedzialnym w razie stwierdzenia niedostatecznych informacji o procedurach obsługowych oraz przypomnienie o dobrych praktykach obsługowych (podczas wymiany podzespołu nie przerywać pracy).*

Zalecenie badającego:

Dokonywać podwójnej inspekcji części zamontowywanej wg procedury LP-3064 (Marshall Aviation).

Propozycje zmian systemowych:

Nie ma.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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

