



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

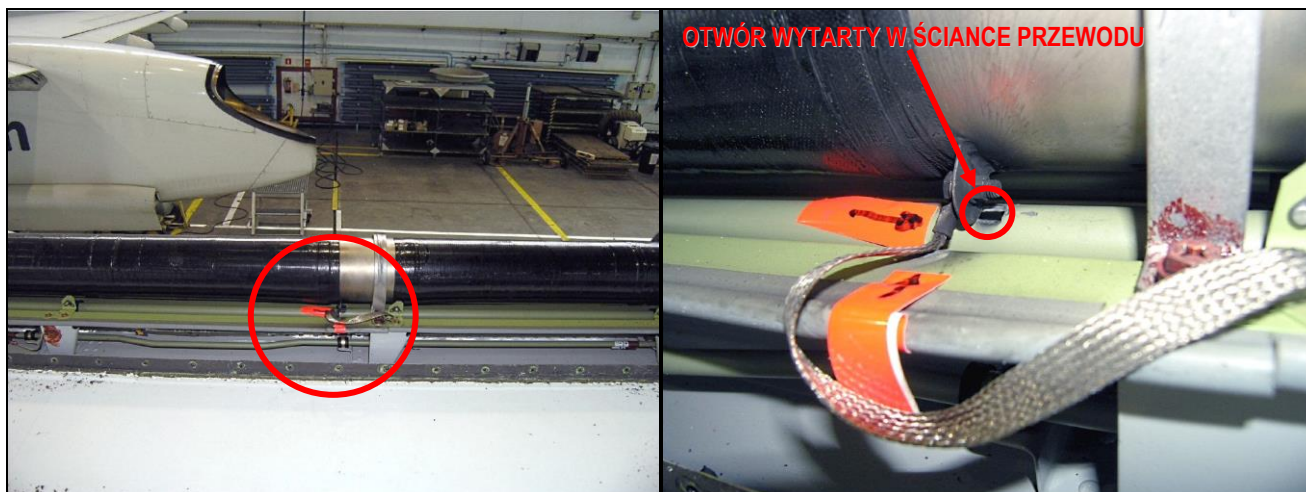
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	669/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	06 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Baza techniczna LOTAMS, Warszawa			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Bombardier DHC-8-Q400			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” SA			
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:	15 lipca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania w Certyfikowanej Organizacji Obsługowej przeglądu technicznego samolotu po 600FH użytkownika stwierdzona została znaczna nieszczelność instalacji przeciwooblodzeniowej w wyniku nieprawidłowego zamontowania wspornika przewodu odbioru powietrza od APU ze wspornikiem zamocowania umasienia, co spowodowało ich wzajemny kontakt, a w konsekwencji, wskutek drgań konstrukcji, przetarcie i znaczną perforację przewodu zasilającego instalację przeciwooblodzeniową statecznika. Przewód ten zlokalizowany jest na kadłubie w strefie pomiędzy sta.509,500 a sta.604,500. Samolot od chwili wyprodukowania do chwili stwierdzenia zdarzenia wykonał 5459 godzin i 5958 cykli lotu. Uszkodzony przewód

wymieniono i przeprowadzono odpowiednie testy. Użytkownik samolotu dokonał badania zdarzenia i nadesłał do PKBWL stosowny Raport końcowy, datowany 19 maja 2015 r.



[zdjęcia: Użytkownik samolotu]

Stwierdzone zostało, iż odpowiednia dokumentacja Wytwórcy nie zawiera informacji o tym, jaki powinien być odstęp między wspornikiem przewodu odbioru powietrza a przewodem instalacji przeciwoblodzeniowej, co pozbawia mechaników Organizacji Obsługowej wskazówek, mogących zapobiegać nieprawidłowemu montażowi duktów poza Wytwórnią. Wytwórcy samolotu znany jest już jeden analogiczny przypadek uszkodzenia tego samego przewodu u innego Użytkownika.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną uszkodzenia przewodu instalacji przeciwoblodzeniowej był nieumyślny błąd ludzki podczas montażu przewodu odbioru powietrza podczas produkcji samolotu..

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Powiadomienie Wytwórcy o zdarzeniu w celu uzyskania odpowiednich zaleceń co do dalszego postępowania.
2. Opracowanie odpowiedniego dokumentu Engineering Order na sprawdzenie poprawności montażu przewodu odbioru powietrza z uwzględnieniem położenia wsporników oraz na weryfikację, czy przewody instalacji przeciwoblodzeniowej w duktach grzbietowym nie są uszkodzone wskutek kontaktu ze wspornikami.
3. Sukcesywnie sprawdzenie poprawności położenia wsporników na przewodzie odbioru powietrza w duktach grzbietowych pozostałych samolotów tego samego typu we flocie Użytkownika, zgodnie z ww.Engineering Order.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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