



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1566/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	LIPIEC Piotr
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 30 października 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia technicznego dotyczącego samolotów Embraer 170 i Embraer 175, którego zaistnienie stwierdzono 23 sierpnia 2013 r. podczas analizy certyfikatów EASA Form 1 trapów ewakuacyjnych w certyfikowanej organizacji obsługowej. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu zdarzenia nadesłanym przez certyfikowaną organizację obsługową.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas analizy certyfikatów EASA Form 1 trapów ewakuacyjnych samolotów Embraer 170 i Embraer 175 stwierdzono niezgodności między zapisami w certyfikatach a danymi wprowadzonymi do systemu Merlin – wprowadzone ograniczenia odnosiły się do zadań Task 25-65-01-001 (Hard Time) zamiast Task 25-65-01-001/03/L01 (Hard Time, AD), wskutek czego błędnie zastosowano tolerancje odnoszące się do zadania z ograniczeniem AD. Okolicznością sprzyjającą popełnieniu tej pomyłki w interpretacji zastosowania tolerancji było pokrywanie się dat wykonania obu ww. zadań. Ponadto na certyfikatach EASA Form 1 nie umieszczono numerów dyrektywy zdatności (AD), a w treści pola „12” znajdował się tylko numer wykonanego biuletynu serwisowego (SB 25A402). Zadanie Task 25-65-01-001/03/L01 w programie obsługi odnosi się tylko do AD 2011-12-01 nie podając numeru SB.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieprawidłowa identyfikacja tolerancji wykonania zadań z ograniczeniami, spowodowana niezgodnościami między zapisami zawartymi w certyfikatach EASA Form 1 dla trapów ewakuacyjnych a ich danymi wprowadzonymi do systemu Merlin.

Okoliczności sprzyjające:

- Zbieżność dat wykonania zadań;
- Ograniczone możliwości systemu Merlin.

Działania profilaktyczne podjęte przez certyfikowaną organizację obsługową:

1. Zlecenie w trybie natychmiastowym przebudowy trapów ewakuacyjnych s/n ED0190 oraz s/n ED0903 (odpowiednio z samolotów SP-LDE i SP-LIA) oraz zainstalowanie na nich trapów sprawnych ze znajdującego się w obsłudze hangarowej samolotu SP-LIC;
2. Dokładna analiza wszystkich certyfikatów EASA Form 1 dla trapów ewakuacyjnych P/N 4A4030-5 zainstalowanych na samolotach Embraer 170/175, podlegających wykonywaniu zadania Task 25-65-01-001/03/L01 (AD 2011-12-01, SB 25A402) – w trakcie analizy nie stwierdzono innych przypadków przekroczenia interwałów podanych w AD;
3. Wprowadzenie do systemu Merlin, w razie stwierdzenia rozbieżności, poprawek terminów ograniczeń otrzymanych po dokładnej analizie zapisów w certyfikatach EASA Form 1 [podtrzymano wcześniejsze ustalenia dot. wprowadzenia dat ograniczeń dla ww. trapów ewakuacyjnych: SHELF LIFE – ograniczenie dla zadania 25-65-01-001/03/L01 – Repacking (AD2011-12-01) i EXPIRY DATE – ograniczenie dla zadania 25-65-01-001 – Restoration (Hard Time Task)];
4. Poinformowanie Operatora o zdarzeniu;
5. Przekazano informacje o zdarzeniu do sekcji szkolenia personelu technicznego w certyfikowanej organizacji obsługowej w celu wykorzystania podczas szkoleń okresowych w zakresie czynnika ludzkiego oraz szkoleń na typ samolotu.

Ponadto w ramach certyfikowanej organizacji obsługowej podjęto działania prewencyjne dla zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości:

- a) Certyfikaty EASA Form 1 przygotowywane przez warsztaty obsługowe certyfikowanej organizacji obsługowej w polu „12” będą zawierały oprócz dokładnego opisu wykonywanych prac także powiązanie ich z AD oraz zadaniami remontowymi („overhaul”) w sposób umożliwiający jednoznaczne określenie kolejnych terminów obsługi;
- b) Magazyn przyjęć certyfikowanej organizacji obsługowej podczas przyjmowania komponentów oraz wprowadzania ich ograniczeń do systemu Merlin będzie zwracać uwagę na jednoznaczność określenia terminów i obsługi, poświadczonych na certyfikacie EASA Form 1, a wszelkie niejasności będą zgłaszane do służb inżynierskich certyfikowanej organizacji obsługowej lub Operatora celem wyjaśnienia;
- c) Dział TPOC certyfikowanej organizacji obsługowej będzie przygotowywał listy komponentów przeznaczonych do obsługi zarówno w systemie Merlin (jak dotychczas) oraz dodatkowo w postaci plików formatu excel wysyłanych mailowo do Operatora, które to pliki zawierać będą dodatkowe dane o zadaniach AD i AWL wraz z terminami ograniczającymi wykonanie tych zadań;
- d) Dla przypadku trapów ewakuacyjnych P/N 4A4030-5 zainstalowanych na samolotach floty Embraer 170/175, dla których obowiązuje wykonanie zadań Task 25-65-01-001/03/L01 – Repacking – interwał: 18 miesięcy oraz Task 25-65-01-001 – Restoration – interwał: 36 miesięcy, powiązane z AD 2011-12-01 (SB 25A402) podczas przygotowywania listy komponentów do obsługi wprowadzone będą oba te zadania wraz z informacją o obu terminach prac do wykonania, jeżeli terminy wykonania obu prac będą niezbyt odległe. Jeżeli natomiast terminy te będą się pokrywały, na wykazie komponentów jako pierwsze wykazywane będzie zadanie z ograniczeniem typu AD;

- e) W ramach certyfikowanej organizacji obsługowej omówiono działania systemowe, jakie należałoby wprowadzić dla wyeliminowania błędu ludzkiego możliwego do popełnienia podczas procesu przygotowywania wykazów komponentów przeznaczonych do obsługi. Możliwości zmian systemowych poddano analizie ze względu na stopień skomplikowania systemu Merlin i jego ograniczenia funkcjonalne.

Komisja formułuje następujące zalecenie w zakresie bezpieczeństwa (do realizacji przez certyfikowaną organizację obsługową – LOT AMS w uzgodnieniu z Operatorem samolotów – PLL „LOT” SA):

Rozważyć dokonanie modyfikacji systemu Merlin dla rozszerzenia jego możliwości w celu wyeliminowania niedostatków w przekazywanych przezeń informacjach.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*

** Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17*