



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 44/14

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	CICHOŃ Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	OCHWAT Robert
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 05 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-400, którego zaistnienie stwierdzono 15 stycznia 2014 r. podczas obsługi. 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 danych zawartych w zgłoszeniu zdarzenia oraz informacjach dodatkowych nadesłanych przez Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas weryfikacji zapisów obsługowych przed zwrotem samolotu do Użytkownika znaleziono brak potwierdzenia wykonania dyrektywy zdatności AD2013-09-02 dla prowadnicy kłapy na poz.2, P/N 65C34812-4 S/N E-0937, wprowadzającej okresowe inspekcje i remonty (OVERHAUL) prowadnic kłap poz.2 i 7 samolotów Boeing 737. We flocie Użytkownika t.zw. „Initial Inspections” tych części były wykonywane przed wydaniem ww. AD2013-09-02 zgodnie z SB 737-57A1271 w latach 2009-2010 (dokument EO S LOT/737/0076/08/R01) – dyrektywa AD2013-09-02 dopuszcza uznanie tych sprawdzeń jako wypełnienie jej punktu (p). Następnie remont musi być wykonany zgodnie z punktem (t) tejże dyrektywy w ciągu 10000FC lub 4 lat po wykonaniu „Initial Inspection” – dla wykonania tych prac wydano dokument EO S LOT/737/0077/08/R00. Prowadnica kłapy poz.2 zabudowana na samolocie miała wykonaną „Initial Inspection” z datą 09MAR2009, co oznacza konieczność wykonania remontu (OVERHAUL) do 09MAR2013. Jednak na podstawie dokumentu EO S LOT/737/0077/08/R00 24WRZ2013 wykonano na tej prowadnicy jedynie naprawę (REPAIR) i błędnie potwierdzono spełnienie wymagań dyrektywy AD2013-09-02, a samą prowadnicę zamontowano na samolocie 29WRZ2013; samolot wykonał jedynie 1FC (2:29FH) od czasu jej zabudowy (oblot techniczny po uzyskaniu PtF). Dla spełnienia dyrektywy AD2013-09-02 u Użytkownika przeprowadzono wymianę prowadnic poz.2 i 7 we flocie

samolotów Boeing 737 na „wyremontowane” bądź nowe. Organizacja obsługowa wykonując obsługę prowadnic, zgodnie z CMM potwierdziła w certyfikacie wykonanie naprawy (REPAIR) a nie remontu (OVERHAUL) i zgodnie z zasadami wystawiania certyfikatu EASA Form1 nie „zerowała” CSO w systemie i na certyfikacie. Jednocześnie w systemie Merlin były potwierdzane wykonania wg dokumentu EO A LOT/737/0077/08/R01, co błędnie sugerowało spełnienie wymagań dyrektywy zdatności AD2013-09-02.

Przyczyna zdarzenia:

Błędna interpretacja wymagań procedur dotyczących potwierdzania formalnego stanu zdatności części w dokumentacji obsługowej.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika i Organizację obsługową:

- podjęcie przez organizację obsługową działań korygujących w obszarze ZCZdL (procedura potwierdzania wykonania AD) oraz obsługi warsztatowej (procedura wykonania EO ozn. literą „A” zgodnie z zawartym zakresem prac),
- sprawdzenie pozostałych zapisów obsługowych dot. prowadnic klap (wykonano – nie stwierdzono nieprawidłowości),
- wymiana na samolocie SP-LLC prowadnicy S/N E-0937 na prowadnicę S/N E-3529, spełniającą wymagania AD2013-09-02.

Komisja nie formułuje zaleceń profilaktycznych.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski podpis na oryginale