



Dot. incydentu nr: 906/14

UCHWAŁA

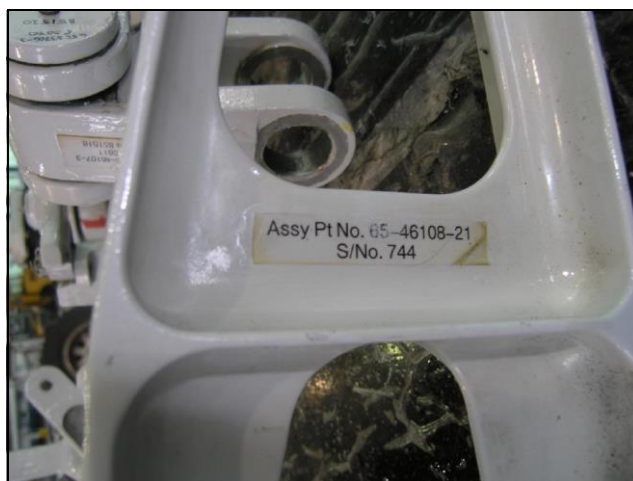
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po wznowieniu badania i ponownym rozpatrzeniu w dniu 03 grudnia 2014 r. przedstawionych przez certyfikowaną organizację obsługową okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-400, które stwierdzono 23 czerwca 2014 r. podczas planowej obsługi samolotu 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła informacje przedstawione w zgłoszeniu zdarzenia oraz dodatkowych informacjach nadesłanych przez Zgłaszającego za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas planowej wymiany podwozia, po zdemontowaniu lewego podwozia głównego, personel obsługowy stwierdził korozję na części o nazwie LH MLG WALKING (ACTUATOR) BEAM P/N 65-46108-21 S/N 744, ukrytą pod grubą, łuszczącą się warstwą farby oraz warstwą gumowego uszczelniacza (szary RTV). Jest to część rotacyjnego zespołu podwozia – własność organizacji remontowej AEM LIMITED (W.Brytania) – zamontowana na samolocie 01 lutego 2014 r. Biorąc pod uwagę stan korozji, nałożenie uszczelniacza i farby w tym miejscu części mogło być dokonane przed jej ostatnim zamontowaniem na samolocie. Certyfikowana organizacja obsługowa powiadomiła Komisję o zdarzeniu nadsyłając Technical Occurrence Report Ref. 2014.22 PKBWL.

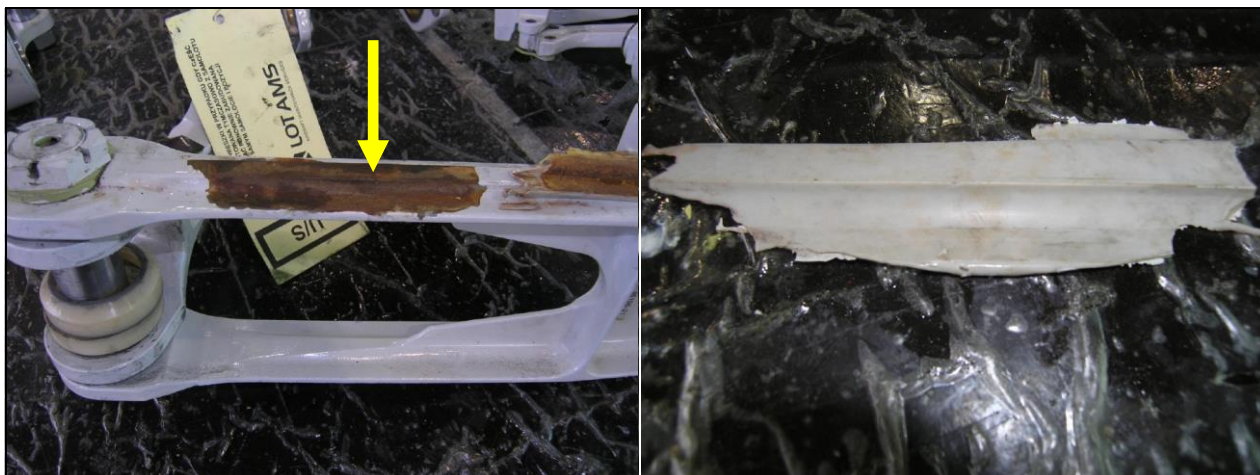


Identyfikacja części.



Miejsce naniesienia uszczelniacza i farby.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35



To samo miejsce po złuszczeniu farby i uszczelniacza – dobrze widoczna korozja powierzchni części.

Złuszczony fragment uszczelniacza z warstwą farby, „maskujący” skorodowane miejsce na powierzchni części.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Próba ukrycia wady części lub przeprowadzenia jej nieautoryzowanej naprawy dokonana w nieustalonych okolicznościach poza organizacją Zgłaszającego.

Działania profilaktyczne podjęte przez Zgłaszającego:

1. Powiadomienie Operatora o zdarzeniu;
2. Przekazanie informacji o zdarzeniu kierownikom obszarów obsługowych celem poinformowania personelu poprzez powiadamianie kaskadowe;
3. Przekazanie informacji o zdarzeniu do Sekcji Szkolenia Personelu Technicznego w celu wykorzystania materiałów podczas szkoleń okresowych z zakresu czynnika ludzkiego oraz typu samolotu.

Komisja nie formułuje zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

Komentarz Komisji:

Komisja powiadomi o zdarzeniu brytyjską komisję badania wypadków lotniczych (Air Accidents Investigation Branch), wysyłając pod jej adresem niniejszą uchwałę przetłumaczoną na język angielski.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale