



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 860/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Przewodniczący Komisji: dr Edmund KLICH
Z-ca przewodniczącego Komisji: dr inż. Maciej LASEK
Członek Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
Członek Komisji: mgr inż. Waldemar TARGALSKI
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu w dniu 16 września 2009 r., przedstawionych przez Komisję Badania Incydentów Lotniczych EuroLOT S. A. wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ATR 42-500 o znakach SP-EDE, który wydarzył się przed 7 listopada 2008 r. podczas eksploatacji, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Przyczynami incydentu były:

1. Montaż przez Producenta (ATR) niewłaściwej, niezgodnej z dokumentacją, wręgi nr 26 posiadającej otwór technologiczny (pozostałość po certyfikacyjnych próbach typu), który powodował koncentrację naprężeń i przekroczenie naprężeń krytycznych, co doprowadziło do zmęczeniowego pęknięcia wręgi podczas eksploatacji.
2. Brak wprowadzenia przez Producenta (ATR) dodatkowej procedury sprawdzania wręg nr 25, 26 i 27.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

1. Twarde lądowania, zwłaszcza podczas prób certyfikacyjnych,
2. Brak informacji od Producenta (ATR) o zastosowanych zmianach konstrukcyjnych – zamontowanie wręg z otworami technologicznymi (poza wręgą nr 26, niezgodne z dokumentacją czyli z otworami technologicznymi zamontowano także wręgi nr 25 i 27).

A także sformułowała następujące zalecenia profilaktyczne:

Zalecenie nr 2009-029, ATR: opracować procedurę sprawdzania wręg 25 i 27 w okolicach otworów technologicznych na okoliczność pęknięć oraz innych uszkodzeń,

Zalecenie nr 2009-030, EuroLOT: Sprawdzić, podczas najbliższych przeglądów pozostałych samolotów ATR 42-500, których obszar będzie obejmował rejon wręg 25, 26 i 27 zgodności z dokumentacją zamontowanych wręg nr 25, 26 i 27. W przypadku wystąpienia odstępstw powiadomić Producenta (ATR). Jest to czynność dodatkowa i jednorazowa i nie zastępuje żadnych czynności z przewidzianych w Programie Planowej Technicznej Obsługi Samolotów.

EuroLOT: Zawiadomić załogi o zdarzeniu.

ULC: przeanalizować procedury wydawania Poświadczenia Przeglądu Zdatości do Lotu, dla uniknięcia w przyszłości sytuacji polegającej na wydaniu Poświadczenia dla samolotu posiadającego poważną usterkę.

Podpisy Komisji:

Edmund KLICH:	<i>Podpis nieczytelny</i>
Maciej LASEK:	<i>Podpis nieczytelny</i>
Jacek JAWORSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Jerzy KĘDZIERSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Waldemar TARGALSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Stanisław ŻURKOWSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>