



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

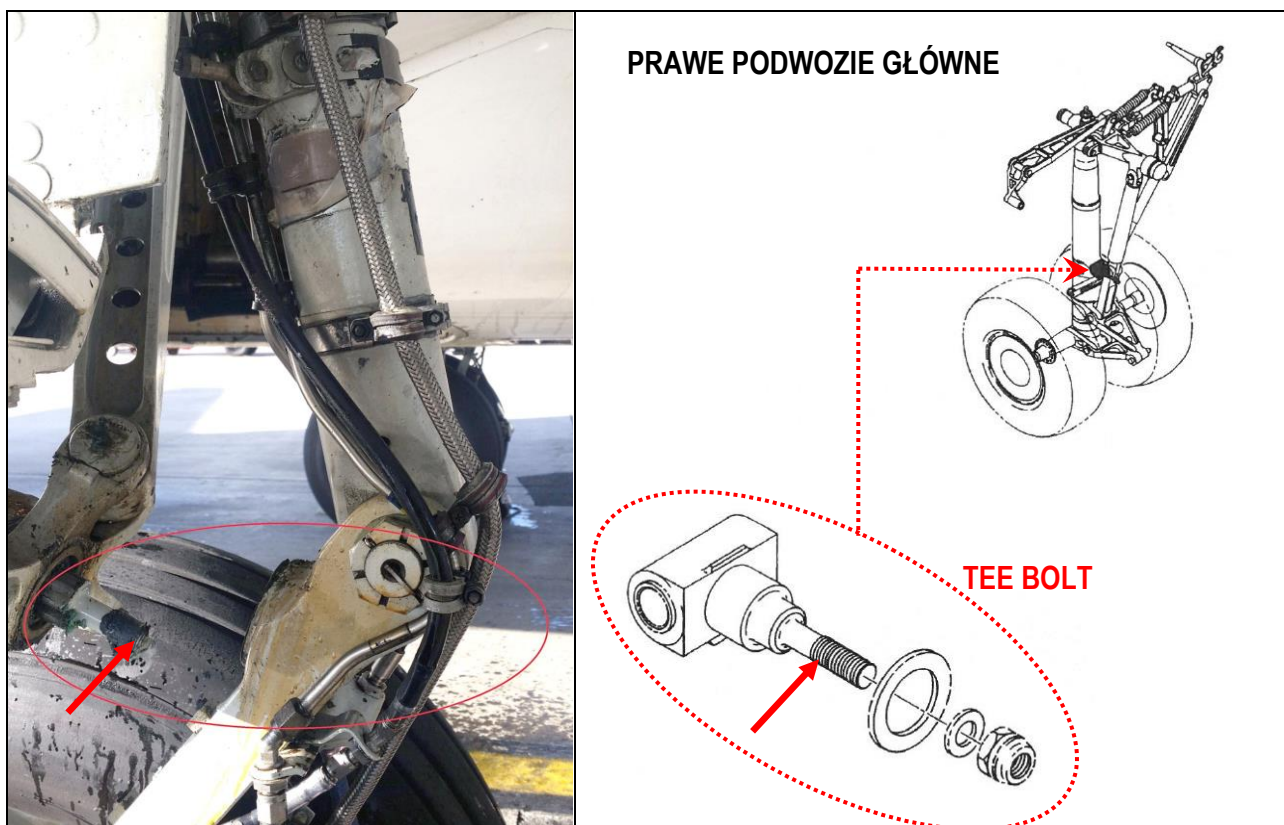
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	711/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	23 kwietnia 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy Gran Canaria – Las Palmas [GCLP]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 737-400			
Użytkownik / Operator SP:	Enter Air sp. z o.o., Al.Krakowska 106, 02-256 Warszawa			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	126
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:	07.06.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po wylądowaniu w porcie lotniczym Gran Canaria – Las Palmas [GCLP] i zakołowaniu na stanowisko postojowe kapitan w trakcie przeglądu przedlotowego przed następnym lotem zauważył wyciek wokół prawego podwozia głównego oraz zerwanie/ścięcie sworznia TEE BOLT (mocującego nożyce na amortyzatorze), które spowodowało uszkodzenie elementów kinematyki prawego podwozia głównego. W trakcie lotu nie występowały objawy mogące świadczyć o uszkodzeniu. Kapitan wypełnił EDP-1 i powiadomił dział MCC. Według AMM 05-51-51 są to objawy świadczące o twardym lądowaniu z pionową składową przyspieszenia przekraczającą 2,1G. W wyniku przeprowadzonej po konsultacji z firmą Boeing inspekcji, stwierdzone uszkodzenia

zespołu prawego podwozia głównego obejmowały: uszkodzenie przedniej krawędzi górnego kolnierza belki podwozia (zlokalizowane 38" od wewnętrznego okucia, mające 1,14" długości/0,43" szerokości/3mm głębokości – pomierzone po demontażu części), pęknięty panel górnego pokrycia skrzydła 8505R, uszkodzone regulowane przednie łączniki dolny i górny oraz tylny popychacz podporowy środkowej pokrywy podwozia, środkowa pokrywa podwozia pęknięta w strefie krytycznej i uszkodzona na górnej krawędzi, pęknięty wewnętrzny wspornik siłownika pokrywy, ścięta zawlecзка zabezpieczająca zewnętrznego czopu, siłownik prawego podwozia głównego w kontakcie/kolizji z belką przesuwną, zewnętrzna pokrywa prawego podwozia głównego przemieszczona w zamocowaniach belki stabilizującej.



1 – Ogólny widok uszkodzeń (widoczne lewe koło prawego podwozia głównego)

2 – Lokalizacja ściętego sworznia TEE BOLT i miejsce jego ściecia (wskazane także na ilustracji [1]).

Zgodnie z instrukcjami firmy Boeing przeprowadzono następujące czynności:

- inspekcję stanu wg AMM 05-51-51 (czynności po twardym lądowaniu lub lądowaniu ze znacznym oporem bocznym lub wykołowaniu poza pas startowy),
- zadanie AMM 05-51-51-202-001 (pierwsza faza inspekcji),
- zadanie AMM 05-51-51-202-005 (druga faza inspekcji – chowanie i wypuszczanie podwozia głównego).

Samolot po wymianie prawego podwozia głównego na sprawne został przebazowany lotem technicznym do Katowic w celu kontynuowania badania zdarzenia.

Uszkodzone prawe podwozie główne zostało przekazane do certyfikowanego warsztatu (CZ.145.0067) do dalszych badań.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było wykonanie twardego lądowania z pionową składową przyspieszenia przekraczającą 2,1G.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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