



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
INCYDENT 2021/3387

UCHWAŁA
z dnia 10 lutego 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	BOEING – 787-8
Znaki rozpoznawcze SP:	SP - LRD
Data zdarzenia:	02 września 2021 r., 02:55 UTC
Miejsce zdarzenia:	Seul, Korea Południowa, lotnisko RKSI

Po rozpatrzeniu dokumentacji z badania zdarzenia przedstawionego przez organizację obsługową oraz dokumentacji z przeglądu technicznego przeprowadzonego przez Korean Airlines (na polecenie operatora statku powietrznego), działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Podczas lądowania na lotnisku Incheon International (RKSI) w Seulu w Korei Południowej załoga samolotu B-787-8 PLL LOT nie była w stanie otworzyć odwracaczy ciągu (rewersorów). Pomimo wielokrotnych prób oba odwracacze ciągu nie otworzyły się. Samolot bezpiecznie wyhamował na drodze startowej i zwolnił ją, wykorzystując w tym celu drogę kołowania.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przeprowadzona analiza zdarzenia wykazała, że personel wykonujący czynności deaktywacji i aktywacji odwracaczy ciągu na obu silnikach nie stosował się do procedur zawartych w dokumentacji obsługowej. Użyte do deaktywacji szpilki, po zainstalowaniu, nie zostały zgodnie z procedurą oznaczone chorągiewkami, co w konsekwencji doprowadziło do niezauważenia ich przez personel, który wykonywał zamknięcie paneli dostępu. Szpilki pozostawiono w modułach, co uniemożliwiło włączenie rewersów po wylądowaniu. Po nieprawidłowym wykonaniu procedury deaktywacji rewersów, personel obsługowy nie wykonał również pełnej procedury aktywacji rewersów po zakończeniu zleconych czynności obsługowych, tj. nie wykonano pełnej procedury Trust Reverser (for Ground Maintenance) – Activation DMC-B787-A-R78-31-00-20G-730BA. Nie wykonano zalecanego testu

funkcjonalnego rewersów, który mógł wykazać, że szpilki blokujące włączenie rewersów są w dalszym ciągu zainstalowane w związku z czym ich użycie nie było możliwe.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- a. Brak wyznaczonej na stałe osoby koordynującej prace na samolotach.
- b. Nieprawidłowo przygotowana dokumentacja wykonawcza.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

- a. Materiały z badanego zdarzenia zostaną wykorzystane podczas szkoleń okresowych na dany typ statku powietrznego.
- b. Opracowany Biuletyn Bezpieczeństwa z w/w zdarzenia zostanie umieszczony na platformie e-laerning celem obowiązkowego zapoznania się przez personel obsługowy.
- c. Dokumentacja wykonawcza związana z deaktywacją odwracaczy ciągu zostanie zrewidowana i poprawiona w taki sposób, aby uniemożliwić użycie niewłaściwych narzędzi oraz pominięcie niezależnej inspekcji po wykonanych pracach.
- d. Do czasu wyjaśnienia wszystkich okoliczności zdarzenia, personelowi wykonującemu prace związane z badanym zdarzeniem zawieszono uprawnienia personelu poświadczającego.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji