



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>331/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>POWAŻNY INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>02 marca 2016 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPWA</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Boeing 787-800</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>PLL „LOT” SA</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot zawodowy liniowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b>183</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Tomasz Makowski</b>			
Podmiot badający:	<b>PKBWL</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Nie powoływano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Raport/Informacja o zdarzeniu</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>07.06.2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 02.03.2016 r. po wypchnięciu samolotu ze stanowiska postojowego w celu rozpoczęcia rejsu LO79 załoga rozpoczynając kołowanie stwierdziła brak możliwości sterowania sterem wysokości i zablokowanie kolumny sterownicy. Samolot powrócił na stanowisko postojowe i na pokład weszła ekipa obsługowa MAEL w celu oceny defektu i dokonała odpowiedniego sprawdzenia, co zapisano w LDP-60. W tym samym czasie do samolotu podszedł mechanik obsługi LOT AMS, wszedł do przednich luków wyposażenia elektronicznego i bez powiadamiania ekipy znajdującej się na pokładzie samolotu usunął szpilki blokujące kolumnę sterownicy. Mechanik ten następnie wszedł na pokład samolotu i poinformował ekipę MAEL, że wszystko jest już w porządku,

*jednak odmówił dokonania odpowiedniego wpisu o wykonywanych przez siebie czynnościach w dokumentacji LDP-60. W dniach 29.02-02.03.2016 r., samolot był poddawany przeglądowi w LOT AMS (WP No 109713). Jedną z prac wykonywanych w trakcie tego przeglądu na płycie przed hangarem w dn. 29.02.2016 r. w godz. 13:00-15:00 LMT było sprawdzenie wychyleń steru wysokości (wg TC 27-250-00-01/02) – czynności te wymagają założenia szpilek blokujących (Rig Pins) E1 i E2, których jeden komplet będący własnością PLL „LOT” SA znajduje się w LOT AMS i wchodzi w skład zestawu BOEING KIT (P/N K20009-1). Według informacji przesłanej do PLL „LOT” przez LOT AMS „przyczyną zablokowania steru było pozostawione zabezpieczenie układu steru wysokości po wykonanych czynnościach obsługowych”. W trakcie badania zdarzenia przez LOT AMS stwierdzono, że szpilki blokujące (Rig Pins) E1 i E2 umieszczone są w opakowaniu zestawu BOEING KIT (P/N K20009-1) w sposób luźny, utrudniający ocenę jego kompletności.*

### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

*Pozostawienie zabezpieczenia układu sterowania steru wysokości (kolumny sterownicy) po wykonanych czynnościach obsługowych, nie wykryte wskutek braku odpowiedniej kontroli jakości wykonania prac, spowodowane błędem ludzkim polegającym na nieprzebrnięciu procedury zawartej w DMC-B787-A-27-31-09-01B-340A-A oraz procedury LOT AMS zawartej w MH, dot. posługiwania się narzędziami podczas wykonywania czynności obsługowych*

### **Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:**

*Zdarzenie zarejestrowano w bazie danych SMS i sklasyfikowano wg kryteriów przyjętych w PLL „LOT” SA. Będzie ono ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI) monitorowanych zgodnie z zasadami zawartymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.*

### **Działania profilaktyczne podjęte przez LOT AMS:**

- a) Personel obsługowy (4 mechaników) uczestniczących w zdarzeniu skierowano na ponowne pełne szkolenie z HF (Human Factor), które zakończyło się wynikiem pozytywnym;*
- b) Personelowi poziomu C i B1 uczestniczącemu w zdarzeniu zredukowano uprawnienia do poziomu niższego UM2.*
- c) Wydano polecenie służbowe nakazujące wykonywanie testu funkcjonalnego układów sterowania po zakończeniu czynności obsługi hangarowej a przed przekazaniem samolotu do eksploatacji Testy takie wykonywane są i potwierdzane jako prace zakończeniowe w opracowanym przez Obszar Planowania dokumencie Technical Instruction (TI) i dotyczą wszystkich flot obsługiwanych w LOT AMS.*
- d) Personel obsługowy wystawiający CRS oraz personel nadzorujący przegląd został zobowiązany do sprawdzania kompletności używanych narzędzi i GSE. Personel wystawiający CRS zobowiązany jest sprawdzić raport z rejestru narzędzi i GSE pobranych/zdanych z/do Centralnej*

Wypożyczalni Narzędzi, a rejestr pobrania/zdania narzędzi oraz GSE każdorazowo generowany jest przez obsługowy system informatyczny AMOS.

- e) Wszystkie narzędzia i GSE przeznaczone do obsługi samolotów Boeing 787 nie będące własnością LOT AMS przeniesiono z Magazynu Części Lotniczych na stan Centralnej Wypożyczalni Narzędzi, za której pośrednictwem odbywa się ich pobieranie i zdawanie.
- f) Personel Centralnej Wypożyczalni Narzędzi kompletuje narzędzia i GSE potrzebne do wykonania czynności obsługowych oraz sprawdza ich kompletność podczas zdawania.
- g) Zlecono oznakowanie w chorągiewki koloru czerwonego (REMOVE BEFORE FLIGHT) całego zasobu GSE używanego podczas obsługi samolotów.
- h) Wykorzystywany do obsługi samolotu Boeing 787 zestaw szpilek (rig pins) został rozmieszczony w pojemnikach/pudełkach na uchwytych w sposób pozwalający na łatwe sprawdzenie jego kompletności.
- i) Wydano Biuletyn Bezpieczeństwa poświęcony zdarzeniu i zobowiązano cały personel obsługowy LOT AMS do zapoznania się z nim, umieszczono go na platformie „e-learning” oraz na tablicach informacyjnych w hangarach.
- j) Opracowano nowe procedury dotyczące obsługi statków powietrznych podczas obsługi bazowej i liniowej oraz uaktualniono procedury istniejące (w tym Procedurę Nr 2.6.4 oraz Procedurę Nr 2.24.1) i umieszczono je w Podręczniku Obsługi Technicznej (MH).
- k) Przekazano materiały dot.zdarzenia do Sekcji Szkolenia Personelu Technicznego TQQT w celu wykorzystania podczas szkoleń z zakresu Czynnika Ludzkiego i typu samolotu.
- l) Przekazano materiały dot.zdarzenia do kierowników obszarów w celu powiadomienia personelu obsługowego w formie spotkań kaskadowych.
- m) Zobowiązano personel nadzorujący i kierowniczy do zwracania uwagi i przeciwdziałania tego typu nieprawidłowościom w LOT AMS.
- n) Zalecono bezwzględne przestrzeganie zapisów MOE i procedur MH.

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie ma.

**Koniec**

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