



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1962/15, 2087/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>11 września 2015 r., 24 września 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>CTR EPWA</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Embraer E170</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot samolotowy liniowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	65, 36
Nadzorujący badanie:	<b>Maciej Lasek</b>			
Podmiot badający:	<b>operator samolotu</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>01.01.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

**11.09.2015:** Po starcie samolotu, na poziomie lotu około 200, pojawiła się sygnalizacja *Bleed 1 Leak*. Ze względu na to, że istniało prawdopodobieństwo przelotu przez strefę oblodzenia z niesprawnym systemem przeciwooblodzeniowym oraz ograniczone warunki pogodowe w miejscu lądowania. Po konsultacji z MCC, zdecydowano zawrócić rejs do WAW. Po locie złożono raport ASR.

**24.09.2015:** Podczas lotu wystąpiła sygnalizacja *Bleed 1 Leak*. Załoga zdecydowała o powrocie do WAW. Kapitan nie deklaruwał sytuacji *Emergency*. Lądowanie odbyło się bez uwag.

## Analiza

Najczęstsze przyczyny występowania usterki *BLEED1/2 LEAK* to:

- nieszczelności w przewodach,
- zużycie uszczelnień w *HP Ground Connection*,
- zużycie uszczelnień *Pre-cooler*,
- awarie elementów wykrywających z powodu przetarć wynikających z niewłaściwego przebiegu lub kontaktu z mocowaniami lub z kadłubem,
- korozja/uszkodzenia ceramicznych kołków (brak warstwy ceramicznej)
- zanieczyszczenia w złączach pętli wykrywającej,
- nieszczelność zaworu *NAPRSOV*,
- awarie kontrolera AMS (SPDA 2 Slot 18 i 25).

Poszukiwanie przyczyn występowania usterki było długotrwałe. Podczas poszukiwania przyczyny usterki kilka nieprawidłowości zostało wykrytych ale żadna akcja naprawcza nie przyniosła skutecznego jej usunięcia. Podczas prób wywołania usterki na ziemi błąd nie występował. Samolot dopuszczano do lotu. Usterka pojawiała się kilka razy w locie w późniejszych terminach. Ostatnia akcja naprawcza służb technicznych - wymiana zaworu *NAPRSOV* - okazała się skuteczna. Komunikat sygnalizujący usterkę *BLEED 1 LEAK* nie pojawił się ponownie

### Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Niesprawność zaworu *NACELLE PRESSURE REGULATING SHUTOFF VALVE*.

### Zastosowane środki profilaktyczne:

W związku z powtarzającą się sygnalizacją "*BLEED 1/2 LEAK*" Inżynier OT przeprowadził Analizę Raportu Niezawodności (*Engineering Reliability Report*), w której opisał przeprowadzany *trouble shooting*, wykonywane przez organizację obsługową testy/sprawdzenia i wymiany podzespołów oraz prawdopodobne przyczyny generowania sygnału wywołującego sygnalizację *BLEED LEAK*.

### Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>