



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2631/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>21 grudnia 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>CTR EPWA</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Embraer E170</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	69
Nadzorujący badanie:	<i>Maciej Lasek</i>			
Podmiot badający:	<i>operator samolotu</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	01.06.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia, przy przekraczaniu poziomu lotu *FL 180* pojawiła się sygnalizacja "BLEED 2 LEAK". Załoga przeprowadziła czynności zgodnie z listą kontrolną *QRH BLEED 1 (2) LEAKAGE*. Po przeprowadzeniu listy kontrolnej sygnalizacja nie zaniknęła. Załoga zdecydowała zawrócić do WAW. Wylądowano bez uwag. Poinformowano *MCC*. Samolot przekazano służbom technicznym, złożono *ASR*.

Analiza:

Usterka jest wynikiem nieskutecznej akcji naprawczej. Opis przeprowadzonej akcji naprawczej

oraz wniosków zawarty jest w raporcie z badania zdarzenia nr IASR/GSR 2119. 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. Kolejne odczyty w dniu 07.02.16 wykazywały, że wciąż występuje zapis błędu pętli #5 co wg prowadzonego T/S oznacza, że oprócz potwierdzonego wycieku na przewodzie wychodzącym z *precoolera* występuje najprawdopodobniej wyciek z samego *precoolera* - na uszczelnieniu, możliwe jest również uszkodzenie samej jednostki. Wydano zlecenie na wymianę *precoolera*. W danych po odczycie *FHDB* po dwóch pierwszych odcinkach po wymianie *precoolera* – nie stwierdzono błędów pętli ani *OVHT*.

Przeprowadzono odczyt po kolejnych 10-ciu odcinkach - brak błędów. Samolot w dalszym ciągu monitorowany ale już tylko w trybie ROUTINE.

Ostatnia akcja naprawcza służb technicznych - wymiana *procoolera* - okazała się skuteczna. Usterka *BLEED 2 LEAK* nie wystąpiła ponownie, brak jest również zapisów kodu usterki w *FHDB*.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną występowania usterki była nieszczelność *Precoolera* P/N 1002165-3.

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>