



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2634/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>22 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>
	-	-	-	<i>b.d.</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Maciej Lasek</i>			
Podmiot badający:	<i>operator samolotu</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<i>01.06.2016</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Problem techniczny z hermetyzacją kabiny zgłoszony po starcie. Samolot zawrócił do EPWA. Załoga nie zgłaszała stanu zagrożenia. Po lądowaniu załoga złożyła ASR. Zdarzenie związane z incydentem nr 2631/15.

#### 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>