



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1102/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	28 maja 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy Madryt-Barajas [LEMB]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot EMBRAER ERJ-190-200			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” SA, ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa			
Dowódca SP:	Pilot liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	75
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	07.06.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas kołowania po lądowaniu wystąpiła na EICAS sygnalizacja BRK OVERHEAT i załoga zaobserwowała podwyższone wartości wskazań temperatury lewego zewnętrznego zespołu hamulców podwozia – LOB = 430°C, LIB = 170°C, RIB = 80°C, ROB = 80°C. Zgodnie z sugestią DDPM różnica temperatur ponad 200°C między wewnętrznymi a zewnętrznymi hamulcami po tej samej stronie powodowana jest najczęściej błędnym sygnałem. Na komputerze CMC zapisał się błąd dla lewych zewnętrznych hamulców. Zgodnie z ORH załoga zatrzymała kołowanie. Po kilku minutach sygnalizacja BRK OVERHEAT zgasła, ale wskazania temperatury hamulców LOB

spadały bardzo powoli. Przy ich wartości 310°C załoga podjęła decyzję o zakolewaniu na stanowisko postojowe. Załoga dokonała odpowiednich wpisów w LDP-60. Wezwano inżyniera z Air Europe, który wykonał czynności wg FIM. W ich wyniku został usunięty błąd w CMC i usterka wskazań temperatury LOB. Analiza zapisów wskazań ciśnienia hamulców doprowadziła do stwierdzenia, iż w czasie od godz. 12:48 do 13:01 Outboard Left Brake Pressure wynosiło 340-320 PSI, natomiast Inboard Brake Pressure – około 87 PSI, co może świadczyć o zawieszeniu się zaworu sterującego – prawdopodobnie wtedy hamulce nagrzały się do ok. 430°C. Następnie ciśnienie Outboard Left Brake Pressure spadło do ok. 150-140 PSI i utrzymywało się przez ok. 28 minut, a ciśnienie Inboard Brake Pressure nadal utrzymywało się na poziomie 87 PSI. Załoga stwierdziła przy tym bardzo powolne chłodzenie hamulców po lewej stronie. Przeprowadzono również analizę zapisów Aerobytes z kolejnych lotów samolotu, nie znajdując nieprawidłowości w działaniu hamulców. Na podstawie powyższych analiz i treści FIM inżynier OTE podjął decyzję wymiany zaworu Main Brake Control Valve 1 (AIPC 32-41-09).

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.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia była niesprawność zaworu Main Brake Control Valve 1.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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