



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 328/09**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 24 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności zdarzeń samolotu Embraer 175, które wydarzyły się w dniu 14 października 2008 r. w trakcie lotu z lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA) na lotnisko Monachium (EDDM) i w trakcie lotu powrotnego na lotnisko Warszawa-Okęcie. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzeń:**

Podczas wznoszenia po starcie z Warszawy (EPWA), na FL210, na EICAS pojawiła się sygnalizacja BLEED 1 FAULT. Załoga wykonała odpowiednią checklistę i usterka ustąpiła, ale pojawiła się ponownie po kilku minutach. Wznoszenie zatrzymano na FL300. Po kilku minutach na EICAS pojawiła się sygnalizacja BLEED 2 FAULT. Po wykonaniu checklisty usterka ustąpiła, ale załoga podjęła decyzję o powrocie do EPWA.

Po przywróceniu samolotu do eksploatacji samolot w tym samym dniu wystartował do Monachium (EDDM). Podczas lotu na FL200 pojawiła się sygnalizacja BLEED 1 FAULT. Załoga wykonała odpowiednią checklistę i usterka ustąpiła. Na FL270 pojawiła się sygnalizacja BLEED 2 FAULT. Po wykonaniu checklisty usterka ustąpiła. Po przecięciu FL300 układ ciśnieniowy działał normalnie i załoga kontynuowała lot.

W locie powrotnym do Warszawy powtórzyły się krótkotrwałe problemy z funkcjonowaniem układu ciśnieniowania kabiny. Systemy wróciły po wykonaniu resetów zgodnie z checklistą.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

**Przyczyną zdarzenia polegającego na pojawianiu się sygnałów BLEED 1 FAULT był zapchany filtr torque motora PRSOV (Pressure Regulating and Shut-off Valve).**

**Przyczyną zdarzenia polegającego na pojawianiu się sygnałów BLEED 2 FAULT prawdopodobnie była usterka Bleed Overpressure Switch.**

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Opisanie zdarzenia w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego ERJ 170 nr 05/2009.

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*