



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

Dot. zdarzenia nr: 1015/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej PUSSAK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan FYDRYCH
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI
Członek Komisji: mgr inż. Ryszard RUTKOWSKI

W dniu 6 marca 2013 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Embraer 170, które wydarzyło się w dniu 11 sierpnia 2011 roku na Lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA). 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 uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgłoszenie przeszkody na drodze kołowania przez FOLLOW ME podczas prowadzenia samolotu Boeing. FOLLOW ME zatrzymał kołowanie samolotu informując wieżę (TWR) o znalezionych na drodze kołowania częściach innego samolotu. Po zebraniu tych części kontynuowano kołowanie. Części te pochodziły z hamulców samolotu Embraer 170, który wykonywał rejs z Paryża, z lotniska Charles-De-Gaulle (LFPG).

O znalezionych na drodze kołowania częściach poinformowano mechaników obsługujących samolot Embraer 170.

Załoga samolotu podczas kołowania po lądowaniu nie odczuła żadnych nieprawidłowości w pracy zespołów hamulcowych. Po zakołowaniu na stanowisko postojowe załoga przekazała samolot mechanikowi obsługi nie zgłaszając jakichkolwiek nieprawidłowości, dokonując wpisu "NIL" do Pokładowego Dziennika Technicznego LDP-60. Mechanik wykonując przegląd samolotu stwierdził uszkodzenie zespołu hamulcowego nr 4 i dokonał wpisu w dokumencie LDP-60.

W momencie zaistnienia incydentu obowiązywała procedura IGAP (Improved Go Around Procedure), która skutkowałą zwiększoną prędkością podejścia do lądowania o około 5 - 10

węzłów. W okresie obowiązywania procedury IGAP nastąpił znaczący wzrost uszkodzeń zespołów hamulcowych. Po wycofaniu tej procedury uszkodzenia zespołów hamulcowych we flocie Embraer 170 mają charakter incydentalny.

Przyczyna incydentu lotniczego:

uszkodzenie zespołu hamulcowego nr 4 spowodowane zwiększonym jego obciążeniem wynikającym ze stosowania procedury IGAP.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*