



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzeń nr: 1853/13 i 1856/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	JEDYNAK Wiesław
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 17 grudnia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzeń samolotu Embraer ERJ-170, którego zaistniały 28 listopada 2013 r. podczas wznoszenia po starcie. 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 na podstawie danych zawartych w zgłoszeniach zdarzeń oraz informacji nadesłanych przez Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzeń:

Podczas wznoszenia po starcie z EPWA o godz. 08:23, przy przecinaniu FL130, na EICAS pojawiła się sygnalizacja BLEED LEAK. Załoga wykonała checklistę BLEED 2 LEAK i po skonsultowaniu się z Centrum Operacyjnym oraz Centrum Koordynacji Technicznej podjęta została decyzja o kontynuowaniu lotu do lotniska docelowego EPWR. Na lotnisku EPWR obsługa techniczna dokonała sprawdzenia systemu na ziemi przy pracującym silniku nr 2 wg AMM 36-00-660-801-A – usterka nie potwierdziła się i samolot dopuszczono do lotów z adnotacją o konieczności obserwacji pracy systemu. Zdarzenie zgłoszono do PKBWL – otrzymało numer 1856/13. W następnym locie tego samego dnia podczas wznoszenia po starcie z EPWR o godz.10:49, przy przecinaniu FL100, na EICAS pojawiła się sygnalizacja BLEED LEAK. Załoga wykonała checklistę BLEED 2 LEAK i po skonsultowaniu się z Centrum Operacyjnym oraz Centrum Koordynacji Technicznej podjęta została decyzja o kontynuowaniu lotu do lotniska docelowego EPWA. Na lotnisku EPWA obsługa techniczna wykonała procedurę FIM 36-21-00-810-802-A00 REV 32. Stwierdzono, że w pamięci operacyjnej ODS (Operational Data Store) nie zapisała się żadna usterka. Wyczyszczono pamięć ulotną NVM (Non Volatile

Memory). Dodatkowo wymieniono uszczelkę na chłodnicy wstępnej systemu ECS, wykazującą ślady zużycia. Samolot dopuszczono do dalszych lotów. Usterka nie powtórzyła się. Zdarzenie zgłoszono do PKBWL – otrzymało numer 1853/13. Oba zdarzenia ze względu na ich przebieg i charakter rozpatrywano łącznie.

Przyczyna zdarzeń:

Przyczyny zdarzeń nie udało się jednoznacznie ustalić. Najbardziej prawdopodobną przyczyną mogło być zużycie uszczelki chłodnicy wstępnej systemu ECS.

Komisja nie formułuje zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*