

Warszawa, dnia 3 lutego 2017 r.

Poz. 101

**KOMUNIKAT NR 98
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2631 i 2634/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydenty lotnicze**, które wydarzyły się w dniach 21 i 22 grudnia 2015r. na samolocie Embraer 170, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T12 – Inne".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podczas wznoszenia w dniu 21 grudnia 2015 r., przy przekraczaniu poziomu lotu FL 180 pojawiła się sygnalizacja „BLEED 2 LEAK”. Załoga przeprowadziła czynności zgodnie z listą kontrolną QRH BLEED 1 (2) LEAKAGE. Po przeprowadzeniu listy kontrolnej sygnalizacja nie zniknęła. Załoga zdecydowała zawrócić do WAW. Wylądowano bez uwag. Poinformowano MCC. Samolot przekazano służbom technicznym, złożono ASR. W dniu 22 grudnia na tym samym samolocie usterka powtórzyła się i był to wynik 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 r. wykazywały, że wciąż występuje zapis błędu pętli #5, co według 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 był 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.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną występowania usterki była nieszczelność Precoolera P/N 1002165-3.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski