



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	782/11			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	08 lipca 2011 r.			
Miejsce zdarzenia:	Port lotniczy EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot EMBRAER ERJ-175			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” SA; ul.17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
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:	27.10.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

O godz. 09:30 LMT DOPL EPWA otrzymał informacje o znalezieniu części samolotu przez załogę pojazdu FOLLOW ME na TWY M2. Po konsultacji z mechanikami LOT Maintenance stwierdzono, że są to elementy zespołu podwozia samolotu ERJ-175 – informację tę przekazano niezwłocznie służbom ATC. O godz. 10:50 LT KZ FOLLOW ME poinformował, że po przylocie samolotu SP-LIL LO3851 z EPWR mechanicy stwierdzili braki w zespole hamulcowym (z 16 elementów odnaleziono 11). DOP EPWA przekazał tę informację do DOP EPWR z prośbą o sprawdzenie PML, co uczyniono również w EPWA. Więcej elementów nie znaleziono.

Kapitan samolotu poinformował, że w dniu 8.07.2011 wykonywał rejs nr 3851 na samolocie E175 do WRO. Przed rejsiem dokonał przeglądu do startu i nie stwierdził żadnych nieprawidłowości. Temperatury zespołów hamulcowych były na zielonych polach, różnica temperatur między goleniami była około 100 C. Takie różnice w temperaturach się zdarzają (np.

ładowanie przy bocznym wietrze). Podczas kołowania nie stwierdził żadnych anomalii. W czasie rozbiegu i dobiegu również nic nie wzbudziło podejrzeń kapitana. We WRO kapitan przeprowadził przegląd do startu nie stwierdzając żadnych usterek. TemperatURY zespołów hamulcowych również były na zielonych polach. Podczas kołowania, rozbiegu i dobiegu a następnie kołowania w WAW kapitan nie stwierdził żadnych odchyłek od normy. Po opuszczeniu samolotu został poinformowany przez mechanika o zgubieniu kilku elementów zespołów hamulcowych z lewej goleni.

Podczas obsługi technicznej mechanik stwierdził uszkodzony zespół hamulcowy nr 1 i nr 2 oraz odpowiadające im koła. Wymieniono uszkodzone zespoły hamulcowe i koła.

Na zdjęciach poniżej pokazano elementy hamulców po demontażu.



Producentem zespołów hamulcowych eksploatowanych na samolotach ERJ 170/190 jest firma MEGGITT (dawne ABSC). Producent do tej pory nie opracował żadnej modyfikacji zespołów mającej na celu usunięcie przedmiotowych problemów. Jedyne zostały wydane odpowiednie biuletyny zawierające rekomendacje dodatkowych sprawdzeń. Rekomendacje te zostały wprowadzone dla floty PLL LOT SA:

1. flota ERJ 190 EO SLOT/E90/0052/11 - obejmuje inspekcję zespołów według SB 90002340-32-04, 90002340-32-05 i jest wykonywane co 600 FH,
2. flota ERJ 170 EO SLOT/E70/0034/11 - obejmuje inspekcję zespołów według SB 90000583-32-03, 90000583-32-04 i jest wykonywane co 600 FH,
3. flota ERJ 170/190 w Line Maintenance Instruction 2110:
 - karta czynności PDC 32-49-11-210-801-A-L01 została uzupełniona o zapisy o inspekcji zamków ruchomych dysków,
 - dodano kartę czynności Parking Preparation 10-00-07-200-801-A-L01 - dotyczy inspekcji zamków ruchomych dysków,
 - karta czynności Parking Preparation 32-49-07-200-801-A-L01 została uzupełniona o zapisy dotyczące każdorazowej inspekcji zespołów hamulcowych według karty AMM 32-49-11-200-801-A przy okazji wymiany koła MLG,
4. flota ERJ 170/190 wydano informujący EL/SIB/001/11 na podstawie EASA SIB AV06_2011,
5. flota ERJ 170/190 wydano informujący EL/SIB/001/12 na podstawie EASA SIB FA-24-2012.

W/w incydent miał miejsce w okresie obowiązywania procedury IGAP (Improved Go/Around Procedure), która skutkowałą zwiększonymi prędkościami podejścia i przyziemienia oraz obowiązywała w okresie 15.04.2011-06.03.2012 r. (została wycofana została Biuletynem Operacyjnym nr 02/2012). Wraz z wycofaniem procedury IGAP skończyły się problemy z żywotnością zespołów hamulcowych. Po 03.2012 r. uszkodzenia zespołów hamulcowych mają charakter incydentalny.

PKBWL nie otrzymała żadnych innych danych na temat tego zdarzenia.

Wobec braku danych na temat wyników badania zdarzenia oraz otrzymania informacji z PLL „LOT” SA o przechowywaniu raportów i wyników badań przez czas nie dłuższy niż 5 lat, PKBWL kończy badanie zdarzenia bez ustalania przyczyny.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyny zdarzenia nie ustalono.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Patrz wyżej.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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