



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2513/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	30 listopada 2015 r. (data powiadomienia)			
Miejsce zdarzenia:	n.d.			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Embraer E195			
Dowódca SP:	n.d.			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	n.d.
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	operator samolotu / organizacja obsługowa			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	01.06.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po otrzymaniu drogą mailową od Operatora w dniu 30 listopada 2015, personel techniczny Organizacji obsługowej około godziny 18:40 po przylocie samolotu do WAW podjął natychmiastowe działania mające na celu identyfikację stwierdzonych nieprawidłowości zgłoszonych przez Operatora. Po wejściu na pokład mechanik znalazł pod tablicą czołową przyrządów upchane gazety, które owinięte były wokół przewodu dostarczającego powietrze do chłodzenia wyświetlaczy (monitorów). Gazety zostały usunięte. Mechanik wykonał ogólną inspekcję wizualną przewodu doprowadzającego powietrze chłodzące do monitorów kapitana oraz wykonał testy zgodnie z ERJ 195 AMM 21-24-00. Nie stwierdzono nieprawidłowości.

Dokumentacja fotograficzna i oficjalne powiadomienie wpłynęły do Organizacji obsługowej w poniedziałek 30 listopada 2015 około południa. W dokumentacji pokładowej LDP-60 nie było żadnego wpisu dotyczącego usterki systemu ani żadnych wpisów dotyczących podjętych działań. Mechanik wykonał dodatkowe zdjęcia stwierdzonego stanu oraz po usunięciu gazet.

Z dokonanej analizy zapisów po obsłudze wynika, że nie wykonywane były żadne prace techniczne na tym systemie w kabinie pilotów.

Z wywiadu przeprowadzonego wśród załóg floty Embraer wynika, że załogi skarżą się na zimno przedostające się z układu chłodzenia monitorów na nogi i stopy i w związku z tym niektórzy próbują prowizorycznie zakryć otwory nawiewu za pomocą gazet. W tych pojedynczych przypadkach brakuje świadomości zagrożenia w tego rodzaju sposobie uszczelniania. Gazeta z dnia 17.11 użyta do zasłonięcia otworów może sugerować, iż otwór był zasłonięty od dnia 17.11.2015 aż do dnia wykrycia 30.11.2015 .

Załogi zasugerowały również aby biuro OT zwróciło się do producenta o przeanalizowanie możliwości lepszego skierowania nadmuchu we właściwe miejsce.

Owiniecie gazetami przewodu doprowadzającego powietrze do chłodzenia monitorów wykonywane samowolnie przez kapitanów jest nie do zaakceptowania i mogło doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji podczas lotu.

KBZL zaproponowała aby Inżynierowie OT w porozumieniu z Przedstawicielem Embraera przeanalizowali możliwość wprowadzenia ograniczenia nadmuchu zimnego powietrza w stronę załóg lub wprowadzenia jego modyfikacji.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Jako główną przyczynę zaistnienia incydentu uznano samowolne, prowizoryczne zakrycie otworów nawiewu układu chłodzenia monitorów za pomocą gazet przez załogę samolotu.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1) Dział OTE wydał *Engineering Letter* (OTE/15/034) przekazany do:

- MCC,
- ENGINEERING,
- MRO,
- FLIGHT CREWS,
- FLIGHT SAFETY,

w którym opisuje zaistniałe zdarzenie oraz opisuje procedurę postępowania w przypadku wykrycia podobnych zdarzeń. Przypomina w nim również, całemu personelowi biorącemu udział w operacjach w kokpicie, że tego typu zdarzenia traktowane są jako wykrycie obcego obiektu z poważnym wpływem na bezpieczeństwo lotu i są nie do przyjęcia ze względu na jakość wykonywanych operacji lotniczych.

2) Zdarzenie zostało opisane w Biuletynie Bezpieczeństwa Organizacji obsługowej w numerze Grudzień 2/2015 floty ERJ 170/175/190. W Biuletynie podkreślono, że zauważenie tego typu nieprawidłowości należy bez zwłoki raportować swoim przełożonym i obowiązkowo wpisać do dokumentacji obsługowej samolotu w tym do Pokładowego Dziennika Technicznego (LDP-60). Po wystąpieniu tego typu zdarzenia należy wystawić Technical Occurrence Report Form (TORF) i niezwłocznie przekazać do Biura Jakości.

- 3) KBZL zaleciła rozważenie przez OTE możliwości wprowadzenia dodatkowego zadania podczas wykonywania *C-checku*, sprawdzającego właściwy montaż i działanie układu ogrzewania kabiny (w tym działanie zaworu regulującego napływ powietrza) - np. zadanie obsługowe zgodnie z AMM 21-21-00-710-801- *A Cockpit Distribution - Operational Test*. Ponadto KBZL zwróciła się do Inżyniera OTE o rozważenie przeprowadzenia tego zadania w obecności np. Technical Representative ze strony Operatora.
- 4) Zdarzenie zostało omówione podczas Safety Action Group Operatora w dniu 04.05.2016. Podjęto decyzję o ponownym opisanie tego incydentu w Biuletynie Bezpieczeństwa floty Embraer ze stanowczym podkreśleniem zakazu stosowania tego typu samowolnych modyfikacji w samolotach Embraer.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>