

Warszawa, dnia 9 grudnia 2016 r.

Poz. 224

**KOMUNIKAT NR 156
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 grudnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 782/2011

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. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 8 lipca 2011 r. na samolocie EMBRAER ERJ-175, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumienie".**

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.

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 L03851 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 r. wykonywał rejs nr 3851 na samolocie EI 75 do WRO. Przed rejssem 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. lądowanie 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. Producentem zespołów hamulcowych eksploatowanych na samolotach ERJ 170/190 jest firma MEGGITT (dawne AB SC).

Producent do tej pory nie opracował żadnej modyfikacji zespołów mającej na celu usunięcie przedmiotowych problemów. Jedynie 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-LOI – dotyczy inspekcji zamków ruchomych dysków,
 - karta czynności Parking Preparation 32-49-07-200-801-A-LOI 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 A V06J2011,
- 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 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.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyny zdarzenia nie ustalono.

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. Transportu Lotniczego

Izabela Szymajda-Wojciechowska