|  |  |
| --- | --- |
| Nr Ref. FMEA | 1.1.1.1 |
| Element | Kolektor hamulca 2B, kanał A, o-ring |
| Potencjalny tryb awarii | Wyciek wewnętrzny z kanału A do B |
| Potencjalne przyczyny / mechanizm awarii | a) Uszkodzenie zestawu kompresji O-ringu  b) Uszkodzenie powierzchni podczas montażu |
| Faza misji | Lądowanie |
| Lokalne skutki awarii | Zmniejszone ciśnienie na głównym przewodzie hamulcowym |
| Następny efekt wyższego poziomu | Brak hamowania lewym kołem |
| Efekt końcowy na poziomie systemu | Znacznie zmniejszone opóźnienie samolotu na dryfie naziemnym i bocznym. Częściowa utrata kontroli pozycji drogi startowej. Ryzyko kolizji |
| (P) Prawdopodobieństwo (szacowane) | (C) Okazjonalne |
| (S) Istotność | (V) Katastrofalna (to najgorszy przypadek) |
| (D) Wykrywanie (wskazania dla operatora, konserwatora) | (I) Komputer pokładowy i komputer obsługi technicznej wskażą „Lewy hamulec główny, niskie ciśnienie” |
| Okres uśpienia/wykrywania | Wbudowany interwał testowy wynosi 1 minutę |
| Poziom ryzyka (P \* S + D) | Nieakceptowalny |
| Działania na rzecz dalszego dochodzenia / dowodów | Sprawdzić okres spoczynku i prawdopodobieństwo awarii |
| Przeciwdziałanie / wymagania | Wymagać redundantnych niezależnych kanałów hydraulicznych hamulca i wymagać redundantnego uszczelnienia i zaklasyfikować O-ring jako część krytyczną klasy I |