



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 299/07

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

| | |
|---|-----------------------------|
| Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji: | mgr inż. Andrzej Pussak |
| Członek Komisji: | dr inż. Michał Cichoń |
| Członek Komisji: | mgr inż. Jerzy Kędzierski |
| Członek Komisji: | mgr Tomasz Kuchciński |
| Członek Komisji: | mgr inż. Edward Łojek |
| Członek Komisji: | dr inż. Stanisław Żurkowski |

Po rozpatrzeniu w dniu 6 czerwca 2012 r. przedstawionych przez EuroLOT S.A. wyników przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ATR 72-202, SP-LFE, który wydarzył się w dniu 16 lipca 2007 r. w trakcie wznoszenia po starcie z lotniska Gdańsk-Rębiechowo (EPGD), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznaje, iż:

Zdarzenie składało się z czterech incydentów. Przebieg i okoliczności incydentów:

Podczas wznoszenia po starcie z lotniska Gdańsk-Rębiechowo (EPGD), na FL185 załoga zauważyła na silniku nr 2 wahania prędkości obrotowej śmigła oraz wartości momentu w zakresie 4-5%. Kapitan podjął decyzję o wcześniejszym rozpoczęciu zniżania do lądowania. Podczas zniżania pojawiła się sygnalizacja „EXHAUST MODE FAULT” oraz „CARGO DOORS UNLOCK”. Wykonano odpowiednie listy kontrolne. Ponieważ samolot miał niesprawne automatyczne sterowanie hermetyzacją, więc wysokość kabinowa była możliwa do regulacji tylko w trybie ręcznym. W trakcie zniżania pojawiła się sygnalizacja „EXCESIVE CABIN ALT” – wzrost wysokości kabinowej powyżej 10000 ft. Załoga rozpoczęła zniżanie awaryjne. Po wykonaniu zniżania samolot kontynuował lot do Warszawy. Lądowanie w Warszawie przebiegło bez problemów.

Przyczyną nieprawidłowej pracy silnika nr 2 była usterka synchronizera.

Przyczyny pojawienia się sygnalizacji „CARGO DOORS UNLOCK” nie udało się ustalić.

Przyczyną pojawienia się sygnalizacji „EXHAUST MODE FAULT” było uszkodzenie wentylatora „extract fan”, którego zadaniem jest wymuszanie obiegu powietrza chłodzącego w kabinie pilotów, w przedziale awioniki.

Przyczyną pojawienia się sygnalizacji „EXCESIVE CABIN ALT” było najprawdopodobniej częściowe otwarcie zaworu „overboard”, wypuszczającego powietrze na zewnątrz samolotu dla zwiększenia obiegu powietrza w kabinie;

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu tego zdarzenia były:

- niesprawne automatyczne sterowanie hermetyzacją kabiny;
- mały wydatek powietrza tłoczonego do kabiny przez zawory upustowe sprężarek silników podczas zniżania.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne**:

1. Powiadomienie o zdarzeniu załóg podczas szkoleń okresowych, ze zwróceniem uwagi na objawy usterki synchronizera;
2. Powiadomienie personelu technicznego PLL LOT S.A.;
3. Powiadomienie producenta samolotu o zdarzeniu;
4. Zawnioskowanie do producenta samolotu o opracowanie listy kontrolnej dotyczącej usterki synchronizera.

Podpisy Komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Michał Cichoń

podpis na oryginale

Członek Komisji: Jerzy Kędziński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Edward Łojek

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale