



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 994/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 12 grudnia 2012 r. podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika samolotu AIRBUS A320 wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się w dniu 12 sierpnia 2012 r., podczas przelotu w FIR LBSF. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia.

Załoga rozpoczęła lot na samolocie dopuszczonym do eksploatacji na podstawie wpisu MEL (ATA 21-51-01) „PACK 1 INOP”. Podczas przelotu nad terytorium Bułgarii na wyświetlaczu ECAM pojawił się komunikat „AIR PACK 2 REGUL FAULT”. Załoga wykonała czynności kontrolne zgodnie z instrukcjami ECAM ale ponieważ temperatura PACK rosła i osiągnęła maksymalną wartość podjęła decyzję o obniżeniu poziomu lotu. Nie spowodowało to obniżenia temperatury i w trakcie dalszego obniżania poziomu lotu pojawił się komunikat AIR PACK 1+2 FAULT. Załoga podjęła decyzję o natychmiastowym obniżeniu lotu do poziomu FL100, przerwaniu rejsu i lądowaniu na

najbliższym dostępnym lotnisku, którym była Sofia (LBSF). W trakcie zniżania w kabinie samolotu nie doszło do osiągnięcia ciśnienia odpowiadającego maksymalnej wysokości kabinowej.

W dniu następnym, po przeprowadzeniu czynności naprawczych przez uprawnioną organizację techniczną i dopuszczeniu samolotu do lotu, rejs był kontynuowany. Po ok. 40 minutach od startu usterka powtórzyła się. Załoga natychmiast obniżyła poziom lotu i monitorując temperaturę instalacji AIR PACK 2 doleciała do zaplanowanego lotniska docelowego. Po lądowaniu kontrola instalacji doprowadziła do stwierdzenia usterki „bypass valve” AIR PACK 2. W ramach czynności naprawczych zamieniono uszkodzony „flow control valve” AIR PACK 1 na podzespół z AIR PACK 2 co pozwoliło na usunięcie usterki, która była pierwotną przyczyną dopuszczenia MEL. Po przeprowadzeniu testów samolot dopuszczono do eksploatacji z wpisem MEL dotyczącym instalacji AIR PACK 2. W następnym rejsie usterka nie wystąpiła. Po powrocie samolotu na lotnisko bazowe dokonano naprawy całego zespołu AIR PACK 2

Przyczyną incydentu była:

Usterka zaworu „bypass valve” instalacji AIR PACK 2.

Działania podjęte przez użytkownika:

Przeprowadzono naprawę uszkodzonej instalacji AIR PACK2 co całkowicie usunęło problemy techniczne związane z jej funkcjonowaniem.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*