



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 883/08

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 29 maja 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu ATR-72-200, które miało miejsce 21 listopada 2008 r. podczas przelotu. 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 raport końcowy Użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na trasie Wrocław-Monachium, po osiągnięciu FL220 pojawiła się sygnalizacja „EXCESS CAB ALT”. Załoga nie stwierdziła jakichkolwiek objawów gwałtownej dekompresji i wykonała listę kontrolną „EXCESS CAB ALT”, zgodnie z jej wymaganiami przechodząc w tryb ręcznego sterowania ciśnieniem w kabinie i zmniejszając wysokość lotu do FL120 oraz informując o sytuacji służby ATC. W trybie ręcznym kontrola ciśnienia w kabinie została zapewniona i lot do lotniska docelowego kontynuowano. Do następnych lotów (do Wrocławia i kolejnego do Warszawy) samolot dopuszczono zgodnie z MEL 21-31-1 w uzgodnieniu z MCC. Usterka nie powtórzyła się.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

Chwilowe wadliwe działanie zaworu elektropneumatycznego sterującego poziomem ciśnienia powietrza w kabinie z nieustalonego powodu.

**Działania podjęte przez Użytkownika:**

Przypomnienie załogom podczas szkoleń recurrentowych o poprawnym stosowaniu MEL oraz prawidłowym wypełnianiu dokumentacji technicznej ze szczególnym zwróceniem uwagi na obsługę usterek.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

**Komentarz Komisji:** Powodem chwilowego wadliwego działania zaworu elektropneumatycznego sterującego poziomem ciśnienia powietrza w kabinie mogła być niska temperatura i wilgotność otoczenia, wywołujące jego lokalne krótkotrwałe przymarznięcie.

**Nadzorujący badanie**

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*