



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

Dot. zdarzenia nr: 1092/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	PUSSAK Andrzej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Sekretarz Komisji.....	KACZYŃSKA Agata
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 22 listopada 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-400, które miało miejsce 29 sierpnia 2012 r. podczas wznoszenia po starcie z lotniska EPWA. 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniach zdarzenia i dodatkowych wyjaśnień Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie wznoszenia po starcie na wysokości 7000 stóp załoga zaobserwowała nieprawidłową pracę systemu hermetyzacji. Wskaźnik wysokości kabinowej pokazywał wartość 0. Wznoszenie przerwano, a następnie kapitan wywołał NNC „PACK”. Nie udało się przywrócić właściwych wskazań systemu hermetyzacji, załoga poprosiła o holding dla zużycia paliwa w celu obniżenia masy do lądowania. Lądowanie wykonano na lotnisku EPWR bez deklarowania sytuacji niebezpiecznej. Po lądowaniu przeprowadzono „pressurization control system test” wg AMM 21-31-00/201 rev.12 z 25.09.2010, który nie wykazał usterki. Stwierdzono, że wartości ciśnienia kabinowego oraz różnicowego znajdowały się w granicach wskazań (max. ciśnienie różnicowe do wys. 28000 stóp – 7,45 PSI), pomimo wskazań znajdujących się poniżej wartości zwykle wskazywanych na FL70 (wysokość kabinowa ok.2 PSI). Ponadto „WARNING SYSTEM” nie wygenerował sygnału ostrzegającego o usterce któregoś z systemów samolotu. Samolot dopuszczono do eksploatacji bez ograniczeń; w kolejnych rejsach nie odnotowano problemów z systemem hermetyzacji.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błąd załogi, polegający na nieprawidłowej interpretacji wskazań ciśnienia kabinowego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*