



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 246/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	BOGATKO Jacek
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 12 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu ATR-72-200, które miało miejsce 27 marca 2010 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 podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie danych zawartych w zgłoszeniu zdarzenia oraz informacjach dodatkowych nadesłanych przez Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas przelotu na poziomie 190FL na trasie Wrocław-Warszawa, przed punktem AGAVA, pojawiła się sygnalizacja EXCESSIVE CABIN ALTITUDE. Załoga wykonała procedurę awaryjnego zniżania i kontynuowała lot na poziomie 100FL. Lądowanie w EPWA przebiegło normalnie. W informacjach od załogi brak potwierdzenia prawidłowej aktywacji systemu wg wskazań wysokościomierza i wariometru wysokości kabinowej oraz informacji o odczuwalnych zmianach ciśnienia w kabinie. Samolot przekazano służbom technicznym, które dopuściły go do eksploatacji z ograniczeniem MEL 21-31-1C (automatyczne sterowanie ciśnieniem w kabinie) – sterowanie ciśnieniem w kabinie odbywało się ręcznie; załogi poproszono także o sprawdzanie działania automatycznego systemu hermetyzacji. Wobec poprawnego działania systemu automatycznego ograniczenie zdjęto 30 marca 2010 r. Nie stwierdzono następnych usterek w pracy systemu.

Przyczyny zdarzenia nie udało się ustalić.

Komisja nie formułuje zaleceń z zakresu bezpieczeństwa lotniczego.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski podpis na oryginale