



Dot. nr: 771/14

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 11 czerwca 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego, które wydarzyło się 30 maja 2014 r. podczas lotu samolotu Embraer 175, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła informacje zawarte w zgłoszeniu wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Po starcie lot przebiegał bez zakłóceń do osiągnięcia poziomu FL 200. Powyżej tej wysokości załoga odczuła zmiany ciśnienia w kabinie potwierdzone odczytem prędkości pionowej kabiny (Cabin Rate) na EICAS (Engine Instrument & Crew Alert System). Początkowo zmieniała się ona w zakresie +300 do -150 ft/min, aby po chwili osiągnąć wartości od + 3400 do -1500 ft/min oraz pojawiło się ostrzeżenie „AUTO PRESN FAULT”. Na stronie komputera pokładowego parametry zaworów upustowych (Bleed) oraz klimatyzatorów (Packs) były stabilne, natomiast stopień otwarcia zaworu odprowadzenia powietrza na zewnątrz (OVFL VALVE) zmieniał się od 70 do 100%. Po uzgodnieniu z kontrolą ruchu lotniczego zatrzymano wznoszenie na poziomie FL 300 i parametry ciśnienia w kabinie ustabilizowały się w zakresie roboczym. Po konsultacji z MCC (Maintenance Control Center) rozpoczęto dalsze wznoszenie do poziomu przelotowego FL 360. Po osiągnięciu wysokości przelotowej personel pokładowy przekazał załodze informację, że w tylnej toalecie otwarty jest cały czas zawór wentylacji co jest źródłem dużego hałasu. Po kolejnej konsultacji z MCC załoga podjęła decyzję o przerwaniu rejsu i powrocie na lotnisko startu. Zniżanie do lądowania wykonane zostało z mniejszą prędkością pionową, wszystkie parametry systemu hermetyzacji były prawidłowe. Podczas przeglądu technicznego samolotu stwierdzono w tylnej toalecie zablokowanie zaworu drenażowego w pozycji otwartej. Powodem blokady było jego uszkodzenie przez zanieczyszczenia.

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Zablokowanie zaworu drenażowego w tylnej toalecie.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

**Zastosowane przez użytkownika środki profilaktyczne.**

Przygotowanie zlecenia (Engineering Order) na inspekcję z częstotliwością przeglądu C (co 6000 godzin nalotu) zaworu „waste check” (p/n 19000-030) oraz wszystkich zaworów drenazowych umywalek (p/n FRH340021H) zamontowanych w obu kuchniach i toaletach.

Inspekcja powinna obejmować wybudowę zaworów zgodnie z AMM 38-32-10 oraz AMM 38-31-04, obejrzenie czy nie ma uszkodzeń oraz upewnienie się, że zawory nie są zablokowane lub zatkane i ich ponowną zabudowę.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

mgr inż. Edward Łojek