



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

Dot. zdarzenia nr: 783/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak

W dniu 19 lipca 2012 r, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez BlueJet Sp z o.o., wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Cessna C525A o znakach SP-KCK, które wydarzyło się w dniu 07 lipca 2011 r., na wysokości FL450 podczas przelotu na trasie Warszawa-Paryż Le Bourget.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Podczas przelotu na poziomie FL450 pojawiła się informacja „DOOR SEAL” bez innych objawów. W kilka sekund po rozpoczęciu zniżania do FL310 załoga usłyszała głośny dźwięk - syk uciekającego powietrza z okolic głównych drzwi. Natychmiast rozpoczęła zniżanie awaryjne, zgłaszając sytuację awaryjną kontrolerowi lotów. W czasie zniżania załoga zanotowała utratę ciśnienia w kabinie (2000-3000 ft/min) oraz chwilowe zapalenie się lampki „CABIN ALT”. Maksymalna wysokość kabinowa była pomiędzy 10000, a 14000 ft. Dekompresja była powolna i nie zauważono żadnych objawów fizjologicznych u załogi i pasażera. Piloci korzystali z masek tlenowych. Samolot wylądował we Frankfurcie bez żadnych innych przeszkód. Po przebazowaniu do Dusseldorfu, w trakcie inspekcji uszczelnienia drzwi stwierdzono przyczynę dekompresji. Usterkę usunięto, wykonano test ciśnieniowy oraz lot próbny. Samolot został dopuszczony do eksploatacji.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu, który uznał, że:

Przyczyną incydentu było odklejenie i deformacja uszczelki pomocniczej w górnym przednim narożu drzwi.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

Poinformowanie pilotów oraz mechaników BlueJet o zaistniałym zdarzeniu.

W porozumienie z organizacją Part M i Part 145 BlueJet, rozpatrzona zostanie zasadność zmodyfikowania zakresu (obecnie obecnie 300 FH lub 12 miesięcy) i sposobu sprawdzeń uszczelek wykonywanych w ramach Programu Obsługi Technicznej.

Komisja nie formułowała nowych **zaleceń bezpieczeństwa lotów**.

Podpisy Komisji

dr inż. Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>
mgr Agata Kaczyńska	<i>podpis na oryginale</i>
dr inż. Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>
mgr Wiesław Jedynak	<i>podpis na oryginale</i>
mgr inż. Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>
mgr inż. Andrzej Pussak	<i>podpis na oryginale</i>