



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

Dot. zdarzenia nr: 228/07

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	LASEK Maciej
Członek Komisji.....	CICHON Michał
Członek Komisji.....	FYDRYCH Bogdan
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 22 sierpnia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez EuroLOT SA wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu ATR-42-500 znaki rozpoznawcze SP-EDF, które wydarzyło się w dniu 07 czerwca 2007 r. podczas lotu na trasie Frankfurt-Poznań. **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 podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie pojawiło się na CCAS ostrzeżenie AVIONICS VENT EXHAUST MODE P/B FAULT. Załoga po wykonaniu listy kontrolnej kontynuowała lot. Wykonano standardowe sprawdzenie wysokości kabinowej na FL100 – bez uwag. Podczas dalszego wznoszenia pojawił się zapach spalenizny oraz nieregularny hałas. Wznoszenie przerwano po stwierdzeniu braku stabilizacji wysokości kabinowej, wykonano listę kontrolną AUTO PRESS FAULT przełączając sterowanie hermetyzacją na tryb ręczny. Ponieważ nie powstrzymało to wzrostu wysokości kabinowej, rozpoczęto zniżanie do FL100. Na kilka sekund przed osiągnięciem FL100 pojawiło się ostrzeżenie o przekroczeniu maksymalnej wysokości kabinowej, które wyłączyło się po ustabilizowaniu. Załoga nie korzystała z masek tlenowych.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

**Najbardziej prawdopodobną przyczyną niesprawności systemu hermetyzacji była usterka jednego z zaworów OUTFLOW VALVE, polegająca na pozostaniu w położeniu otwartym, co powodowało „wysysanie” powietrza z kabiny przez niesprawny zawór upustowy w tylnej części kadłuba. Stan ten spowodował przeciążenie wentylatora systemu chłodzenia elementów awioniki, co doprowadziło do jego przegrzania i uszkodzenia.**

Komisja zaakceptowała działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

1. Powiadomienie producenta o zdarzeniu.
2. Powiadomienie załóg EuroLOT SA podczas szkoleń okresowych.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*