



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2679/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	31 grudnia 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	CTR EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Bombardier DHC-8-400			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” SA			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29.02.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia po starcie z lotniska EPWA na FL110 wystąpiła sygnalizacja CABIN PRES, a załoga wcześniej zaobserwowała niewłaściwe wskazania różnicy ciśnień, wskazujące na brak hermetyzacji kabiny. Wznoszenie kabinowe wynosiło ok. 1500 ft/min. Załoga wykonała checklistę CABIN PRESS – bez pozytywnego rezultatu, a następnie próbowała zwiększyć ciśnienie w kabinie manualnie – również bez skutku. Wykonano następnie checklistę UNPRSSURIZED FLIGHT, obniżono wysokość lotu do 6000 ft i zawrócono do lotniska EPWA, gdzie wypełniono raport ASR a samolot przekazano służbom technicznym. W trakcie badania zdarzenia zostało stwierdzone, iż dzień wcześniej, 30.12.2015 r., załoga rejsu 3860 zaobserwowała bardzo wolną hermetyzację

kabiny – wypełniono LDP-60 i poinformowano MCC, a służby techniczne dokonały testów naziemnych instalacji hermetyzacji, nie stwierdzając nieszczelności. Test powtórzono po zdarzeniu z 31.12.2015 r. z identycznym wynikiem. Według wyjaśnień uzyskanych od Wytwórcy samolotu, częstą przyczyną braku hermetyzacji kabiny jest pozostawienie przełącznika AUTO-MAN-DUMP w pozycji DUMP po przeprowadzonych testach hermetyzacji na ziemi. Ustalono, że w trakcie zdarzenia w dniu 31.12.2015 r. przed lotem przełącznik przedniego zaworu był w pozycji MAN (ręczne sterowanie) i został przestawiony do pozycji AUTO, zaś w trakcie lotu po wykonaniu checklisty UNPRESSURIZED FLIGHT przełącznik sterowania został przestawiony do pozycji DUMP i tak pozostawiony do zakończenia lotu i opuszczenia kokpitu przez załogę. Po ponownym teście hermetyzacji, wykonanym 31.12.2015 r., prewencyjnie przeprowadzono wymianę kontrolera ciśnienia kabinowego według AMM 21-31-05-400-801 Rev.52. Do dnia 20.01.2016 r. usterka nie powtórzyła się.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyna zdarzenia nie została jednoznacznie wyjaśniona.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Zdarzenie zarejestrowano w bazie danych SMS i sklasyfikowano wg kryteriów przyjętych w PLL „LOT” SA. Będzie ono ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI) monitorowanych zgodnie z zasadami zawartymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>