



Dot. incydentu nr: 1578/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 05 marca 2015 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzeń lotniczych samolotu Bombardier DHC8 Q400, które miały miejsce 03 października 2013 r. po starcie z lotniska EPGD, 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu końcowego Użytkownika i o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie z Gdańska załoga usłyszała odgłos uderzenia dochodzący z tylnej części kadłuba. Jednocześnie wystąpiła odczuwalna gwałtowna zmiana ciśnienia w kabinie samolotu, co potwierdziły wskazania przyrządów (wznoszenie wysokości kabinowej ponad 3000 ft/min). Po akceleracji zaobserwowano dalsze zmiany ciśnienia w kabinie. Załoga zmniejszyła prędkość wznoszenia, co spowodowało ustabilizowanie ciśnienia i wykonała listę kontrolną AFTER TAKE OFF. Podjęta została decyzja o zawróceniu na lotnisko startu. Nie zgłaszano sytuacji awaryjnej do służb ATC. Wznoszenie lotu zatrzymano na wysokości 5000 ft i poproszono o wektorowanie podejścia ILS 29. Wykonano listę kontrolną abnormalną CABIN PRESS.. Lądowanie w Gdańsku przebiegło bez przeszkód, po przyziemieniu zgłoszono dodatkowo zmiany ciśnienia.

O sytuacji powiadomiono MCC. Dokonano przeglądu tylnej części kadłuba samolotu. Po opróżnieniu tylnego bagażnika stwierdzono, że panel upustowy (blow up) na tylnej ścianie bagażnika jest w położeniu zewnętrznym (normalnie jest przytwierdzony do ścianki, a gdy wypada, przytrzymuje go zainstalowana przy nim kratka; panel ten zabezpiecza przed gwałtowną zmianą ciśnienia przy problemach z hermetyzacją tylnego bagażnika). Stwierdzono, że na panelu obsługowym ARCDU również pojawiła się informacja o niesprawności kontrolera ciśnienia w kabinie (CP CONTROLLER FAILED).

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Wezwana ekipa techniczna zainstalowała prawidłowo panel upustowy na tylnej ścianie bagażnika. W celu dopuszczenia samolotu do lotu zgodnie z MEL 21-30-5 (lot z ręcznym sterowaniem ciśnienia w kabinie) wykonano naziemny test manualnego trybu kontroli ciśnienia w kabinie.

Lot do Warszawy wykonano bez problemów na wysokości zmniejszonej do FL100. Po powrocie do Warszawy wykonano test zgodnie z IAW AMM 21-31-00-720-801. Sprawdzono uszczelkę drzwi tylnych bagażnika. Następnym zdarzeń związanych z hermetyzacją na tym samolocie nie zgłaszano.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było rozszczelnienie drzwi tylnego bagażnika, a spowodowany tym spadek ciśnienia doprowadził do otwarcia panelu upustowego.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale