



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/4473

UCHWAŁA

z dnia 13 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Boeing B 737-800
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-ENL
Data zdarzenia:	29 września 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	Rejon kontrolowany lotniska TMA Madryt (LEMD)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Po starcie z lotniska LEMD na wysokości ok. 2000 ft, CC1 (szefowa personelu pokładowego) oraz CC4 (członek personelu pokładowego) usłyszały głośny świst wydobywający się z przedniego bufetu oraz poczuły gwałtowny spadek temperatury, o czym poinformowały Kapitana (CPT). CPT nie zaobserwował sygnalizacji niezamkniętych drzwi samolotu. Podczas dalszego wznoszenia personel pokładowy stwierdził brak możliwości hermetyzacji samolotu niezależnie od użytego modu (trybu). Zatrzymano dalsze wznoszenie samolotu na poziomie 100FL (Flight level) i wykonano procedurę „AUTO FAIL or Unscheduled Pressurization Change”. CPT podjął decyzję o powrocie na lotnisko LEMD. Po wylądowaniu, CC1 zauważyła, że przy drzwiach 1L jest duża szczelina. Drzwi były zamknięte, a klamka w pozycji poziomej. Przybyli mechanicy stwierdzili niewłaściwie zamknięte drzwi. Przed startem nikt z personelu naziemnego nie informował o niewłaściwym zamknięciu drzwi. Również CC1 stwierdziła, że po zamknięciu i uzbrojeniu drzwi nie była widoczna żadna szczelina. Ze względu na nieprawidłowe położenie drzwi, CC1 nie mogła sama ich otworzyć i musiała prosić o to pilota. Po otwarciu drzwi mechanicy wykonali inspekcję wzrokową, która nie wykazała jakichkolwiek nieprawidłowości. Po ponownym zamknięciu drzwi przeprowadzono test „zwiększenia ciśnienia w kabinie, który zakończył się wynikiem pozytywnym.

2. Przyczyna zdarzenia:

Nie ustalono jednoznacznej przyczyny zdarzenia.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobnie do zaistnienia zdarzenia mogło przyczynić się „ciało obce”, które spowodowało niewłaściwe zablokowanie drzwi, a po starcie, w wyniku ich rozszczelnienia zostało wyssane na zewnątrz (przez co nie zostało odnalezione podczas inspekcji przeprowadzonej przez mechaników na lotnisku LEMD). Brak sygnalizacji o niewłaściwie zamkniętych drzwiach wynikał z tego, że czujnik ich zamknięcia zainstalowany jest tylko po prawej stronie ramy drzwi.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

- W najbliższej zmianie Podręcznika Personelu Pokładowego, w punkcie odnoszącym się do zamykania drzwi od wewnątrz, dodać punkt dotyczący sprawdzania ramy drzwi i podłogi (w szczególności okolice metalowych uchwytów) w celu stwierdzenia czy są one wolne od śmieci lub przedmiotów, które mogłyby zostać przycięte;
- Opublikować informacje o przebiegu i okolicznościach zdarzenia w „Operations Bulletin”;
- Opublikować informacje o przebiegu i okolicznościach zdarzenia w „Flight Safety Bulletin”.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji