



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021-3594

UCHWAŁA

z dnia 24 stycznia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Boeing 737-400-42C
Znaki rozpoznawcze SP:	EI-STL
Data zdarzenia:	13 września 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	FIR EPWW, w pobliżu lotniska EPWR

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, 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 (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 13 września 2021 r. załoga samolotu Boeing B737-400-42C, linii lotniczej ASL Airlines Ireland, o znakach rozpoznawczych EI-STL wykonywała lot na trasie EDDT-EPKT. Sześć minut po osiągnięciu wysokości przelotowej FL370, po minięciu granicy polsko-niemieckiej, system kontroli ciśnienia kabiny odnotował wzrost „wysokości kabinowej” powyżej 10 000 ft. Załoga rozpoznała utratę hermetyzacji kabiny samolotu. Obaj piloci założyli maski tlenowe.

W czasie gdy FO wykonywał „memory items” z QRH: *Cabin Altitude Warning*, kapitan zainicjował procedurę zniżania awaryjnego, zgodnie z QRH: *Emergency Descent*.

W trakcie zniżania odnotowano wzrost prędkości lotu do 330kt. Zwiększając prędkość przyrządową, samolot pochylał nos do dołu zwiększając tym samym prędkość pionowego zniżania do chwilowej wartości 7000 ft/min.

Obaj piloci odczuwali charakterystyczny ból w uszach, który występuje na skutek gwałtownej zmiany ciśnienia. Dodatkowo FO odczuwał dolegliwości żołądkowe. Piloci zadeklarowali ATC sytuację awaryjną: „MAY DAY”. Następnie zniżanie zostało ustabilizowane, FO stwierdził, iż jest w stanie manualnie regulować ciśnienie w kabinie, a samolot osiągnął bezpieczną wysokość FL100.

Piloci wykonali proces analizy sytuacji oraz podjęcia decyzji na podstawie przyjętego w firmie modelu TDODAR¹.

Uwzględniając ilość paliwa, sytuację na pokładzie oraz warunki pogodowe, piloci zdecydowali się odwołać stan awaryjny i kontynuować lot do lotniska docelowego EPKT. Lądowanie na lotnisku w EPKT zostało wykonane w warunkach CAT II.

2. Przyczyna zdarzenia:

Spadek ciśnienia w kabinie był spowodowany awarią panelu sterowania tym ciśnieniem.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Przed zaistnieniem badanego incydentu w samolocie odnotowano kilka niesprawności w systemie hermetyzacji kabiny, które były udokumentowane wpisami załogi w dokumentacji technicznej samolotu.

4. Komisja akceptuje następujące działania naprawcze i profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

- 1) Dział Jakości przeprowadził w Dziale Techniki kontrolę efektywności stosowanych procedur oraz trybu raportowania zakończonych prac.
- 2) Dyrektor Działu Techniki zobligował osoby zaangażowane w przeprowadzanie inspekcji samolotu do prawidłowego – zgodnego z przyjętą procedurą ukończenia każdego etapu inspekcji, zgłaszania wszelkich problemów i/lub ustaleń po wykonaniu zadania oraz prawidłowego identyfikowania wymaganych poprawek.
- 3) Dyrektor Działu Techniki wydał program sprawdzenia wszystkich drzwi samolotu we flocie, obejmujący następujące inspekcje:
 - Kontrolę wszystkich krawędzi drzwi pod kątem wyszczerbień lub odkształceń;
 - Kontrolę uszczelek drzwi ładunkowych pod kątem otarć lub przecięć;
 - Wykonanie testów sprawdzających hermetyzację kabiny na podstawie AMM (05-51-91) oraz zapisywanie i porównywanie otrzymanych wyników.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

6. Informacje dodatkowe.

Na podstawie analizy zebranego materiału, zmieniono klasyfikację zdarzenia z *Poważny Incydent* na *Incydent*.

¹ **TDODAR** oznacza: **T** (time) czas, **D** (diagnosis) diagnozę, **O** (options) opcje, **D** (decision) decyzję, **AR** (assign and review) wykonanie i ponowna ewaluacja. Model ten jest często używany w lotnictwie, aby pomóc pilotom w podejmowaniu decyzji w trudnych sytuacjach.

Nadzorujący badanie

.....

(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)