



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

<b>Numer ewidencyjny zdarzenia:</b>	<i>5396/19</i>			
<b>Rodzaj zdarzenia:</b>	<i>Incydent</i>			
<b>Data zdarzenia:</b>	<i>23 listopada 2019 r.</i>			
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	<i>FIR<sup>1</sup> Istambul (LTBB)</i>			
<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	<i>Samolot, Boeing 737-800</i>			
<b>Dowódca SP:</b>	<i>Pilot samolotowy liniowy</i>			
<b>Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:</b>	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>137</i>
<b>Nadzorujący badanie:</b>	<i>Roman Kamiński</i>			
<b>Podmiot badający:</b>	<i>Użytkownik</i>			
<b>Skład zespołu badawczego:</b>	<i>Nie wyznaczono</i>			
<b>Forma dokumentu zawierającego wyniki:</b>	<i>Informacja o zdarzeniu/raport/</i>			
<b>Zalecenia:</b>	<i>NIE</i>			
<b>Adresat zaleceń:</b>	<i>Nie dotyczy</i>			
<b>Data zakończenia badania:</b>	<i>12 grudnia 2019 r.</i>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 23 listopada 2019 r. samolot Boeing 737-800 po starcie z lotniska Antalya (LTAD), podczas wznoszenia na wysokości 13968 ft, włączyła się sygnalizacja „MASTER CAUTION” połączona z informacją o otwarciu obejścia filtra w instalacji paliwowej silnika nr 1, „FUEL FILTER BYPASS”. Załoga wykonała awaryjną procedurę „FILTER BYPASS” i kontynuowała dalszy lot. Na wysokości 21959 ft, po zmniejszeniu ciągu, tj. również ilości paliwa przepływającego przez filtr, sygnalizacja wyłączyła się. Po otrzymaniu zgody na kontynuowanie wznoszenia do wysokości przelotowej i zwiększeniu ciągu silników, sygnalizacja „FILTER BYPASS” włączyła się ponownie. Przed osiągnięciem poziomu przelotowego (FL360) w trakcie zmniejszania ciągu silników sygnalizacja ponownie wyłączyła się i nie włączyła w trakcie dalszego lotu. Po wylądowaniu na lotnisku Katowice – Pyrzowice personel techniczny wykonał wymianę wkładu filtra na nowy. W związku z tym, że na wymontowanym wkładzie filtra nie

<sup>1</sup> FIR – Rejon Informacji Powietrznej.

stwierdzono zanieczyszczeń, zgodnie z instrukcją obsługi samolotu, wymieniono różnicowy przełącznik ciśnienia paliwa, przeprowadzono niezbędne testy i samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

**Przyczyna zdarzenia:**

**Prawdopodobną przyczyną incydentu było wadliwe działanie różnicowego przełącznika ciśnienia paliwa, który przy zwiększaniu przepływu ilości paliwa powodował włączenie obejścia filtra paliwa „*FUEL FILTER BYPASS*”**

**Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

Nie sformułowano.

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa :**

Nie sformułowano.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Członek PKBWL	<i>Podpis w oryginale</i>