



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>176/17</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>29.01.2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Przestrzeń powietrzna CANARIAS UIR</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Boeing 737-800</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>181</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Piotr Richter</i>			
Podmiot badający:	<i>UŻYTKOWNIK</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>NIE WYZNACZONO</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>03 marca 2017 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 29 stycznia 2017 r. podczas wykonywania procedury zniżania w celu wykonania lądowania na lotnisku La Palma (GCLA), na poziomie lotu 280 załoga usłyszała komunikat „Intermittent Cabin Altitude Horn”. Załoga wykonała elementy pamięciowe z listy kontrolnej „Cabin Altitude Warning”, rozpoczęła procedurę „Emergency Descend”, za pomocą „Outflow Valve” zmniejszyła wznoszenie ciśnieniowe kabiny z 1200 ft/min do 800 ft/min. Wysokość kabinowa znajdowała się w okolicach 10000 ft, w związku z powyższym nie było potrzeby aktywowania masek tlenowych dla pasażerów, aczkolwiek dowódca statku powietrznego poinformował personel pokładowy o całej sytuacji oraz o możliwości wypadnięcia masek tlenowych dla pasażerów w przypadku wzrostu

wysokości kabinowej. Pomimo zadeklarowania sytuacji niebezpiecznej wymagającej natychmiastowego zniżania kontakt z ATC był utrudniony ze względu na prowadzoną przez kontrolera ruchu lotniczego ciągłą korespondencję z innymi załogami. Po osiągnięciu przez samolot wysokości 10000 ft kapitan zmniejszył prędkość opadania i kontynuował dalszy lot do lotniska docelowego. Lądowanie oraz zakołowanie do miejsca postoju odbyło się bez przeszkód. Po lądowaniu kapitan dokonał wpisu do dziennika technicznego.

Personel techniczny dokonał sprawdzenia samolotu zgodnie z procedurą DCPC#1 jednakże nie znaleziono usterki. Zdecydowano się na przebazowanie samolotu bez pasażerów na lotnisko w Katowicach (EPKT), w trakcie lotu usterka powtórzyła się, po wykonaniu odpowiednich czynności i bezpiecznym lądowaniu poinformowano personel techniczny o zaistniałym problemie. Personel techniczny po wykonaniu testów dopuścił samolot do lotu technicznego, podczas którego sytuacja się powtórzyła. Po kolejnych testach wykonanych na samolocie po jego lądowaniu okazało się, że uszkodzeniu uległ zawór „Hight Stage Valve” silnika nr 2 oraz wykryto wyciek na dwóch przewodach „Sense Lines” silnika nr 1. Po usunięciu wykrytych niesprawności wykonano testy, które zakończyły się powodzeniem. Samolot został dopuszczony do eksploatacji. Do chwili obecnej (13.02. 2017 r.) samolot wykonał 14 lotów i usterka się nie powtórzyła.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Uszkodzenie zaworu „Hight Stage Valve” oraz wyciek na dwóch przewodach „Sinse Lines”.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowala zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Nie sformułowano.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter	<i>podpis naoryginale</i>