



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1554/13			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 września 2013 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	BOEING B737-400			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU [RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	02.09.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po zajęciu poziomu przelotowego 270 przy palącej się sygnalizacji RAM DOOR FULL OPEN załoga zauważyła nieprawidłową wartość wysokości kabinowej wynoszącą około 9000'. Ponieważ przelot odbywał się nad Atlantykiem (brak w pobliżu lotnisk zapasowych) z obawy przed ewentualnym pogorszeniem sytuacji przez zmianę systemu pressuryzacji na STANDBY lub MANUAL postanowiono wstrzymać się z próbą zamknięcia zaworu do osiągnięcia rozsądnej odległości od dogodnego lotniska zapasowego. Wskazania wysokości kabinowej były stabilne w rejonie 9000'. Po minięciu punktu VALDI nastąpił CABIN ALTITUDE WARNING. Załoga założyła maski tlenowe, wykonała CABIN ALTITUDE WARNING checklist i w modzie MANUAL DC przywrócono normalną wysokość kabinową. Dalszy lot przebiegał bez problemów. Sterowanie

wysokością kabinową w modzie MANUAL DC odbywało się prawidłowo. Załoga po locie wypełniła raport ASR. Obsługa techniczna w WAW wykonała testy systemu hermetyzacji według AMM 21-31-00 P501-509. Testy nie wykazały nieprawidłowości w pracy układu hermetyzacji kabiny. Samolot został dopuszczony do eksploatacji.

Po drugim wystąpieniu usterki w dn. 30.09.2013 opracowany został zakres działań zmierzających do jej lokalizacji. Możliwości jego wykonania ograniczone były dostępnością samolotu na ziemi. Troubleshooting systemu regulacji Ciśnienia Kabinowego samolotu B737 jest żmudny i czasochłonny, nie da się go wykonać w krótkich przerwach pomiędzy rejsami. W tym czasie samolot był w ciągłej eksploatacji. W dn. 4.10.2013 usterka wystąpiła ponownie i samolot przekazano służbom technicznym. W wyniku przeprowadzonej analizy i prac na samolocie stwierdzono, że bezpośrednią przyczyną tej usterki hermetyzacji był uszkodzony zawór upustowy. Po wymianie zaworu usterka ustąpiła. Uszkodzony zawór został wysłany do producenta celem naprawy, nie ma informacji o przyczynie niesprawności. Po naprawie został ponownie zabudowany na samolocie w dn. 21-FEB-2014. Usterki zaworów upustowych występują dość często, w/w był w okresie ostatnich 3 lat 3 razy w naprawie u producenta. Zgodnie z Programem obsługi pełny remont zaworu jest wykonywany co 12000FH. Zawór z omawianego samolotu miał nalot 2299 FH od remontu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego była usterka zaworu upustowego systemu hermetyzacji kabiny.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Służby techniczne opracowały plan prac mających na celu lokalizację usterki.
2. W wyniku przeprowadzonej analizy i prac na samolocie wymieniono uszkodzony zawór upustowy.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Nie formułowano.

Komentarz Komisji:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>