



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3037/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>08.11.2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Przestrzeń powietrzna FIR Cairo (HECC)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 737-800			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Piotr Richter</i>			
Podmiot badający:	<i>KBWL Enter Air</i>			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu(raport)</i>			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	<i>9 stycznia 2018 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 08.11.2017 r. podczas lotu samolotu z lotniska Salalah – Oman (OOSA) na lotnisko Larnaka - Cypr (LCLK), tuż przed dolotem do punktu nawigacyjnego PASAM, na poziomie lotu (FL) 360 zaświeciła się sygnalizacja „Right Bleed Trip Off”. Załoga natychmiast wykonała czynności zawarte w Quick Reference Handbook B737 (QRH) Non-Normal Checklist (NNC) – „Bleed Trip Off”. Około 15 minut później wysokość kabinowa wzrosła do 9000 stóp i włączyła się sygnalizacja AUTO FAIL WARNING. Załoga, zgodnie z QRH, założyła maski tlenowe, ustaliła komunikację (pomiędzy CPT i F/O) i wykonała NNC. Wysokość kabinowa wahała się pomiędzy 9500 a 10500 stóp. W trakcie dalszego lotu w celu utrzymania właściwego ciśnienia kabinowego załoga zastosowała obsługę manualną. Po ustabilizowaniu wysokości kabinowej załoga zdjęła

maski tlenowe. Dalsza część lotu odbyła się bez przeszkód. Po wylądowaniu dowódca załogi dokonał odpowiedniego wpisu do PDT (Pokładowy Dziennik Techniczny) oraz powiadomił MCC (Maintenance Control Center) – Dział utrzymania ciągłej zdatności do lotu i OPS (Dział Operacyjny). Personel techniczny dopuścił samolot do lotu powrotnego do Katowic (EPKT) na podstawie MEL 36-8, który został wykonany poniżej poziomu FL 250. Po przylocie do Katowic personel techniczny podjął czynności w celu wyeliminowania usterki. W dniu 11 listopada wymieniono zawory Hight Stage Valve i Precooler CTRL Valve Sensor (390°F). Przeprowadzono próby silnikowe - usterka nie wystąpiła. Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji bez ograniczeń.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego była usterka zaworów Hight Stage Valve i Precooler CTRL Valve Sensor.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter	