



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	761/12			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	5 lipca 2012 r.			
Miejsce zdarzenia:	Punkt GIPNO			
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:	22.07.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 5 lipca 2012 roku samolot typu Boeing 737-400 na trasie MAD-WAW. Podczas lotu na poziomie przelotowym nastąpił wzrost wysokości kabinowej, czemu towarzyszyła sygnalizacja dźwiękowa. Załoga szybko rozpoczęła zniżanie ale bez procedury emergencji. Maksymalna wysokość kabinowa wyniosła 13 000 ft. Na wysokości około 11 000 ft nastąpiła całkowita dehermetyzacja samolotu. Maski tlenowe w kabinie pasażerskiej nie wypadły - na tej podstawie wnioskuje się, że wysokość kabinowa nie przekroczyła 14 000 ft. Załoga wykonała normalne lądowanie na lotnisku w Genewie. W czasie rejsu wystąpiły dodatkowe problemy z ogrzewaniem pitotek oraz auto throttle. Samolot wycofano z eksploatacji. Do Genewy udała się ekipa techniczna. W dniu 7 lipca 2012 roku samolot przebazowano do Warszawy bez pasażerów. W

czasie tego lotu usterka powtórzyła się. Samolot skierowano do hangaru w celu wykonania dalszych czynności technicznych. Do eksploatacji samolot powrócił w dniu 8 lipca 2012 r.

Ustalenia

Po lądowaniu na lotnisku zapasowym do GVA wysłano ekipę techniczną. Na miejscu zostały wykonane testy systemów, w których były sygnalizowane usterki. Testy wypadły pozytywnie. Na tej podstawie mechanicy uznali samolot za sprawny o czy powiadomili Centrum Operacyjne Operatora.

Podczas wyjaśniania incydentu Dział Bezpieczeństwa Lotniczego uzyskał kopię planu lotu GVA-WAW. LOT miał status „FERRY FLIGHT”. Z wyjaśnień udzielonych przez pracowników Centrum Operacyjnego Operatora wynika, że taki status lotu został nadany przez pomyłkę. Samolot był zgłoszony do Centrum Operacyjnego jako sprawny i rejs na trasie GVA-WAW powinien mieć status przebazowania operacyjnego, a nie lotu technicznego, który wymaga zgody Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Sprawy organizacyjne związane ze statusem lotu były przedmiotem osobnych wyjaśnień Operatora dla ULC. Dział Bezpieczeństwa Lotniczego akceptuje wyjaśnienia Centrum Operacyjnego, że skoro samolot zgłoszono jako sprawny to było to przebazowanie operacyjne a nie rejs techniczny.

Po powrocie do WAW skierowano samolot do hangaru w celu wykonania dalszych czynności związanych z usterką, która powtórzyła się w czasie rejsu GVA-WAW. W Wyniku przeprowadzonych czynności technicznych wymieniono Main Landing Gear Ground Sensor (S105) zgodnie z Aircraft Maintenance Manual 32-09-01 Page 401 oraz Landing Gear Logic Shelf Printed Circuit Card (M990) zgodnie z Aircraft Maintenance Manual 32-09-20 Page 402. Komponenty są wykorzystywane przez system sterowania ciśnieniem kabinowym. Wykonane testy potwierdziły usunięcie usterki.

Sygnalizacja usterki auto throttle oraz ogrzewania pitotek była konsekwencją usterki układu AIR/GROUND.

Analiza zapisu pokładowego rejestratora danych wykonana po powrocie samolotu do WAW wykazała nieprawidłowe działanie systemu AIR/GROUND. Usterkę można wywnioskować po parametrach AIR/GROUND i wysokości barometrycznej. W czasie, gdy samolot rzeczywiście jest w powietrzu (na podstawie wartości wysokości barometrycznej) wskazania AIR/GROUND przyjmują wartości GROUND. Jednak taka analiza była możliwa w tym przypadku dopiero po powrocie samolotu do WAW i odczycie rejestratora pokładowego.

Analiza zapisów systemu Merlin wykazała, że usterka nie występowała w okresie 3 miesiące przed i 3 miesiące po incydencie. Na tej podstawie wnioskuje się, że był to jednostkowy przypadek usterki, która po czynnościach wykonanych po powrocie do WAW została skutecznie usunięta.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną incydentu była usterka Main Landing Gear Ground Sensor (S105) oraz Landing Gear Logic Shelf Printed Circuit Card (M990).

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. *Zaistniały incydent został opisany w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego Działu floty B-737 nr 7/12.*
2. *Omówić zaistniałą usterkę techniczną podczas okresowych szkoleń dla mechaników obsługi technicznej.*

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Nie formułowano.

Komentarz Komisji:

Brak.

Koniec

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