



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1834/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	24 sierpnia 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPWA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Boeing 737-400			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	143
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek			
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:	23 września 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu z ustawieniami instalacji klimatyzacji NO BLEED TAKE-OFF zaświeciła się sygnalizacja lewej linii BLEED TRIP OFF. Załoga kontynuowała start i po schowaniu klap przywróciła konfigurację instalacji klimatyzacji do stanu zgodnego z wymaganiami po starcie NO BLEED TAKE-OFF. Podczas dalszego naboru wysokości do poziomu FL 120 załoga zauważyła nagły wzrost wysokości kabinowej na skutek nieprawidłowej pracy systemu hermetyzacji oraz zaświecenie się sygnalizacji AUTO FAIL. W trakcie wykonywania odpowiedniej listy kontrolnej doszło do przekroczenia wysokości kabinowej 10000 stóp co spowodowało włączenie sygnalizacji dźwiękowej. Kapitan poprosił organ kontroli ruchu lotniczego o zniżanie do poziomu FL 100 i powrót na lotnisko startu. Została wydana zgoda na zniżanie do wysokości 7000 stóp i rozpoczęcie

procedury oczekiwania. W trakcie oczekiwania załoga przywróciła prawidłową pracę instalacji klimatyzacji i po sprawdzeniu, że nie będzie przekroczona maksymalna masa do lądowania podjęła decyzję o lądowaniu.

Personel techniczny dokonał sprawdzenia układu odbioru powietrza od silników oraz działania systemu hermetyzacji. Dokonano wymiany przewodów HOSE ASSY w obu instalacjach klimatyzacji oraz zaworu HIGH STAGE VALVE po stronie lewej. Przeprowadzone testy instalacji klimatyzacji wykazały jej szczelność i brak wycieków. Samolot został dopuszczony do eksploatacji bez ograniczeń. Usterka nie powtórzyła się w kolejnych lotach.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Usterka instalacji klimatyzacji na skutek niesprawności zaworu HIGH STAGE VALVE oraz nieszczelności w linii odbioru powietrza od silnika. Zaświecenie się lampki ostrzegawczej BLEED TRIP OFF było skutkiem przekroczenia limitu ciśnienia w linii odbioru powietrza od silnika z powodu niewykonania przez pilota monitorującego zaleceń operacyjnych, zawartych w biuletynie informacyjnym dla załóg, przed przejściem do wykonania czynności w liście kontrolnej NNC (NO-NORMAL CHECKLIST).

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Edward Łojek	<i>podpis na oryginale</i>