

Warszawa, dnia 10 listopada 2016 r.

Poz. 178

**KOMUNIKAT NR 121  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 listopada 2016 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 252/2014**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 1 marca 2014 r. na samolocie Boeing B737-400, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"**

**w grupie przyczynowej: "T10 – Autopilot/systemy zarządzania lotem"**

**"T12 – Inne".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

W chwilę po zajęciu poziomu przelotowego FL330, 10NM na północ od punktu VELAX, wysokość kabinowa wzrosła do 10000 ft i pojawiła się sygnalizacja dźwiękowa CABIN ALTITUDE/CONFIGURATION. Załoga założyła maski tlenowe i próbowała przywrócić odpowiednią wysokość kabinową, ręcznie sterując systemem. Zgodnie z procedurą załoga zgłosiła konieczność zniżania ze względu na dekompresję samolotu. Kontroler ACC EPWW zezwolił na zniżanie do FL100 oraz polecił wykonanie skrętu o 150 w lewo dla separacji z innym ruchem lotniczym. Ponieważ próby sterowania ręcznego okazały się nieskuteczne, po około 5 minutach załoga poprosiła o powrót na lotnisko EPWA. Załoga nie zgłosiła stanu „Emergency” lecz poprosiła o oczekiwanie w celu wypalenia paliwa. TWR EPWA, po otrzymaniu od APP EPWA informacji o powrocie samolotu przekazała ją do dyżurnego portu AD EPWA oraz LSP. Około godziny 12:53 UTC ogłoszono stan niepewności na AD EPWA. Samolot wylądował na RWY 1 około godziny 13:18 UTC i pokołował na stanowisko postojowe nr 11.

Po lądowaniu przekazano samolot służbom technicznym. Załoga złożyła raport ASR. Na samolocie usterka pojawiała się wcześniej. Automatyczne sterowanie układem ciśnienia było niesprawne i dopuszczone do lotu poprzez MEL. W ramach usuwania usterki przeprowadzono dodatkowe analizy wszystkich poprzednich niesprawności systemu hermetyzacji omawianego egzemplarza samolotu B737-400.

W wyniku przeprowadzonej analizy i prac na samolocie stwierdzono, że bezpośrednią przyczyną tej usterki hermetyzacji był Panel P5-6 – „Cabin Pressure Control Selector”. W ramach usuwania usterki wymieniono go dwukrotnie. Pierwszy raz 17 lutego 2014 r. i kolejny raz 5 marca 2014 r. Panele te są obsługiwane w warsztacie TSW-RAD. Nie jest znany powód niesprawności, ponieważ oba niesprawne

bloki znajdowały się jeszcze w kwarantannie. Według informacji uzyskanych w warsztacie TSW-RAD, najczęstszą przyczyną usterek są uszkodzenia pasków przenoszących obrót pokręteł na przełączniki i mechaniczne uszkodzenia przełączników. Pierwszy z wybudowanych bloków, miał nalot 36986FH/21312FC. Pojawił się w eksploatacji wraz z dzierżawą innego samolotu. W okresie od 4 listopada 2004 r. do dnia zdarzenia miał 4 naprawy. Drugi blok został pobrany pierwszy raz z magazynu 1 października 2011 r., przy próbie zabudowy był niesprawny, naprawiono go u producenta i ponownie zabudowano 10 lipca 2012 r. Wybudowano go z niesprawnym pokręteł „Land Alt”

21 lutego 2013 r., naprawiono w warsztacie TSW-RAD 11 marca 2013 r., przekazano do magazynu i ponownie zabudowano na samolocie w ramach powyższej akcji poszukiwania usterki. Został przekazany do kwarantanny.

Całkowity jego nalot wynosi tylko 1509FH/745FC. Poszukiwanie usterki systemu hermetyzacji odbywało się zgodnie z aktualną rewizją AMM i zamieszczonym tam Trouble Shooting.

W ramach programu obsługi na każdym przeglądzie „C” jest wykonywany test operacyjny układu hermetyzacji zgodnie z zadaniem B21-31-00-2A. Ostatnio taki test wykonano podczas przeglądu CI 2, J 5 września 2013 r.

### **3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia lotniczego była niesprawność Cabin Pressure Control Selector z Panelu P5-6.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

- 1) Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem lotniczym”.
- 2) KBZL po przeanalizowaniu bazy MERLIN stwierdza, że usterka powstała w wyniku naturalnego zużycia części zamiennych. Wymiana uszkodzonego (przetartego) elementu skutecznie usunęła problem. Usterka nie powtórzyła się w dalszej eksploatacji. Aktualne zapory stosowane u operatora uznaje się za wystarczające. Nie formułowano dodatkowych zaleceń bezpieczeństwa.
- 3) Materiał z badania zdarzenia inspektorzy BL wykorzystali podczas okresowych szkoleń pilotów. Szczególny nacisk położono na wskazanie konieczności wpisywania wszelkich usterek do pokładowego dziennika technicznego samolotu.

### **4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**