



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2019/2149**

**UCHWAŁA**

**z dnia 28 lutego 2023 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	BOEING - 737 - 800 - 8AS
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-RSQ
<b>Data zdarzenia:</b>	13 czerwca 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	TMA EPKK

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### **1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

Dnia 13 czerwca 2019 r. załoga wykonywała rozkładowy lot z LIME do EPKK. Operacyjny plan lotu zakładał, iż wysokość przelotowa w tym locie to FL 390. Ze względu na warunki ruchowe rejs odbył się na FL 370. Zbliżając się do lotniska EPKK, załoga otrzymała zezwolenie na zniżanie do FL 320, a następnie do FL 140 w kierunku punktu NETIR z ograniczeniem wysokościowym na tym punkcie do FL 190 lub niżej.

W trakcie zniżania na FL 300 pojawiły się sygnały ostrzegawcze: zapaliła się lampka „CABIN ALTITUDE WARNING”, wraz z ostrzegawczym sygnałem dźwiękowym. Piloci sprawdzili panel hermetyzacji kabiny, który wskazywał wysokość kabinową 10 000 ft, pomimo, że powinna być nie większa niż 8000 ft. W tym momencie załoga założyła maski tlenowe i sprawdziła, czy mogą komunikować się bez przeszkód. Następnie wykonała z pamięci czynności przewidziane w sytuacji „CABIN ALT WARNING”.

Bez czytania odpowiedniej listy kontrolnej, załoga podjęła decyzję o zmianie trybu pracy instalacji hermetyzacji kabiny z trybu „AUTO” na „MANUAL” i ręcznie zamknęła zawór wylotowy powietrza (Outflow Valve), który w tamtym momencie był prawie zamknięty, co mogło oznaczać, że mechanizm regulujący ciśnienie w kabinie działał prawidłowo.

W trybie pracy „MANUAL” załoga upewniła się, mechanizm hermetyzacji kabiny działa prawidłowo i zmieniła tryb pracy instalacji hermetyzacji z „MANUAL” na „ALNT(ALTERNATIVE)<sup>1</sup>”, a następnie z powrotem na „AUTO”.

Gdy samolot był na FL 250, lampka ostrzegawcza „CABIN ALTITUDE” już się nie świeciła, co oznaczało, że ciśnienie w kabinie samolotu było w odpowiednim przedziale. Na FL 200 piloci zdjęli maski tlenowe i przystąpili do wykonania list kontrolnych „CABIN ALTITUDE WARNING / RAPID DEPRESSURISATION” i „AUTO FAIL / UNSCHEDULED PRESSURIZATION / DESCEND”.

Obie wyżej wymienione listy kontrolne przewidują, że jeśli w czasie lotu wybrano ręczne sterowanie zaworem wylotowym powietrza (tryb „MANUAL”), to należy pozostać w tym trybie aż do lądowania. Błąd załogi polegał na tym, że nie czytając list kontrolnych, niezgodnie z procedurami zmieniała tryb pracy instalacji hermetyzacji kabiny.

Załoga nie zgłosiła sytuacji awaryjnej lub naglącej. Podejście do lądowania i lądowanie odbyło się bez następstw. Po zdarzeniu, system hermetyzacji kabiny został sprawdzony przez dział techniki. Nie stwierdzono jego usterek.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

- 1) Krótkotrwałe nieprawidłowe wskazania stanu hermetyzacji kabiny pomimo sprawności systemu.**
- 2) Niewłaściwe wykonanie z pamięci przez załogę kokpitową czynności w sytuacji „CABIN ALTITUDE WARNING / RAPID DEPRESSURISATION”.**

## **3. Czynniki sprzyjający zaistnieniu zdarzenia:**

Wykonywanie przez załogę czynności z pamięci, bez czytania właściwej procedury, która powinna być zastosowana po zaistnieniu zdarzenia.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:**

- 1) Zostało przeprowadzone szkolenie załogi na symulatorze w zakresie prawidłowego wykonania czynności po pojawieniu się CABIN ALTITUDE WARNING / RAPID DEPRESSURISATION
- 2) Po szkoleniu symulatorowym załoga została poddana egzaminowi praktycznemu LINECHECK.
- 3) Dział szkolenia operatora włączył do programu szkolenia przypadek związany z dekompresją podczas zniżania.

## **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie wydano.

---

<sup>1</sup> Instalacja hermetyzująca Boeing'a 737-800, ma trzy tryby pracy, automatyczny „AUTO”, alternatywny system automatyczny „ALT”, oraz ręczny „MANUAL”.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)