



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2023-0012

UCHWAŁA

z dnia 14 września 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Boeing 737-8AS
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-ENO
Data zdarzenia:	2 kwietnia 2023 r.
Miejsce zdarzenia:	FIR SOFIA

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 Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W trakcie lotu z HESH do EPKT na wysokości przelotowej FL240¹ po minięciu Sofii, piloci odnotowali sygnalizację *CABIN ALT WARNING*. W wyniku braku możliwości kontrolowania ciśnienia w kabinie piloci wykonali procedurę *EMERGENCY DESCEND*, jednocześnie podając do kontroli ruchu lotniczego komunikat o niebezpieczeństwie: *MAY DAY* oraz ustawiając na transponderze kod: 7700. Wykonano zniżanie do FL120. Po opracowaniu usterki zgodnie z QRH² oraz upewnieniu się, że załoga pokładowa oraz pasażerowie nie odnieśli żadnych obrażeń, załoga zdecydowała o kontynuacji lotu do lotniska docelowego EPKT, a także odwołaniu sytuacji niebezpiecznej.

2. Przyczyna zdarzenia:

Usterka techniczna. Pęknięcie uszczelnienia SEAL PRESSURE, które w połączeniu z brakiem RIGHT AIR CONDITION PACK (dopuszczenie przed wylotem) spowodowało wzrost wysokości kabinowej.

¹ Ze względu na wcześniej wykrytą usterkę techniczną samolot został dopuszczony do lotu, zgodnie z MEL 80.1.2 (Starter Valve Open Indications) oraz 36.5.2 (Engine Bleed Air Shutoff Valves – one inoperative). Powyższe dopuszczenia ograniczały maksymalny poziom lot do FL250, operowanie w warunkach oblodzenia. Dodatkowo RH Pack została zdezaktywowana jako część procedury operacyjnej w w/w MEL.

² QRH – Quick Reference Handbook.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Odnotowano nieszczelność *FORWARD ZONE PRESSURE SEAL*, która to uszczelka przepuszczała ciśnienie z sekcji hermetycznej na zewnątrz samolotu. Samo uszkodzenie *SEAL PRESSURE* nie zostało wcześniej wykryte, ze względu na równoważący wydatek z działającej *RIGHT AIR CONDITION PACK*. Ze względu na działającą tylko *LEFT AIR CONDITION PACK*, problem nasilił się co w efekcie doprowadziło do uszkodzenia *SEAL PRESSURE*.

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

Adresat Cabin Crew:

Uwzględnić różne scenariusze związane z dekompresją, w tym. zaburzenie sekwencji, brak kontaktu z kokpitem, brak komendy (o założeniu masek / awaryjnym zniżaniu) w szkoleniach Personelu Pokładowego.

Adresat Dział Safety:

Opublikować treść Raportu końcowego w najbliższym Flight Safety Bulletin.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)