

INFORMACJA O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO Nr2/BL/04

1. Data i czas zaistniałego incydentu: 06.01.2004 godz. 18.10
2. Miejsce incydentu: RZESZÓW - WARSZAWA
3. Rodzaj, typ i właściciel statku powietrznego: ATR-72/200, SP-LFE; Gie Polka Bail
4. Rodzaj lotu: krajowy, rozkładowy, nr rejsu LO-3802 (RZE-WAW)
5. Faza lotu: Lot na poziomie przelotowym
6. Czynniki pogody: EPRZ wiatr 320 5kts, 10km, OVC 210, M8/M9, 1027
EPWA wiatr VRB 3kts, RVR 33 375m, FZFG, OVC 001, M09/M10 1028
7. Dane o dowódcy SP: wiek 35 lat, nalot ogólny 3586godzin, jako dowódca 2884godzin, w tym na ATR42/72 ogólny 2258godzin, jako dowódca 1918godzin
Poprzedni lot: dnia 06.01.2004 EPWA godzina 7.56 – EPKK – EPWA godzina 10.35 oraz EPWA godzina 11.25 EPWR godzina 12.25
8. Opis przebiegu i okoliczności incydentu:
Na poziomie przelotowym (FL180) wystąpiła usterka BLEED nr 2 FAULT (lot był wykonywany z dopuszczeniem MEL – z uszkodzonym BLEED nr 1) Spowodowało to gwałtowny wzrost prędkości wznoszenia kabiny. Załoga po uzyskaniu zgody ATC rozpoczęła zniżanie do FL 100 z prędkością zniżania 2000ft/min. Na FL100 pojawiła się sygnalizacja CAB EXCECIV ALT. Załoga zniżyła lot do FL 90 – sygnalizacja zgasła. Z uwagi na pogorszenie ponowne pogody (RVR na pasie 33 375m) załoga podjęła decyzję powrotu do Rzeszowa – uwzględniając również obniżającą się temperaturę w kabinie PAX (komfort PAX).
9. Przyczyny incydentu:
Przyczyną incydentu była usterka eksploatacyjna – uszkodzenie drugiego obwodu hermetyzacji. Ponadto stwierdzono nieprawidłowości w postępowaniu załogi - nie przestrzeganie ograniczeń wynikających z MEL.
10. Zastosowane środki profilaktyczne.
 - Wprowadzić przy kontrolach recurrent obowiązek sprawdzania osobistej dokumentacji pilotów – w tym QRH i FCOM oraz umiejętność posługiwania się MEL – Dział OS.
 - Każdorazowo przy Line Check i Safety Supervision zwracać uwagę na sprawdzanie przez załogę bieżących ograniczeń samolotu – OS i ZB.
 - Odnotować ograniczenia MEL na teczce z dokumentacją lotu – Dział ON.

- Zmiany w MEL konsultować z ZB i OL.
- Powiadomić załogi EUROLOT-u.

11. Inne uwagi.

Przekazać informację dotyczącą nieprawidłowości w postępowaniu załogi do Szefa Pilotów.

