

0 Identyfikacja

Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>Przelot EPRZ-LKPR</i>
Data zdarzenia:	<i>12 lutego 2004</i>

Statek powietrzny:	<i>Samolot, MTOW – 1995 kg.</i>
Producent / typ:	<i>PZL M-20 „Mewa”</i>
Znaki rejestracyjne:	<i>SP-TUD</i>

Obrażenia osób:	<i>Nie było</i>
Inne szkody:	<i>Nie było</i>
Uszkodzenia statku pow:	<i>Nie było</i>

Źródło informacji:	<i>Komisja zakładowa BL OKL</i>
Nr akt:	<i>OKL/03/2004</i>

1 Informacje o locie

1.1 HISTORIA LOTU

W trakcie lotu na poziomie FL100 po trasie EPRZ-LKPR, w odległości około 10 NM od punktu SKAVI nastąpiło samoczynne wyłączenie się piecyka ogrzewania wnętrza kabiny. Kilkakrotne próby ponownego uruchomienia urządzenia grzewczego nie powiodły się. Po uzyskaniu zgody od Kraków Appr., wykonano powrót do lotniska EPRZ z jednoczesnym zniżaniem do FL 060. Lądowanie w Rzeszowie nastąpiło o godzinie 12:45. Ocenia się, że w tym czasie temperatura wewnątrz samolotu spadła do wartości temperatury -22°C. W trakcie lotu załoga była zmuszona skorzystać z dostępnych na pokładzie, dodatkowych ukryć zimowych.

1.2 OBRAŻENIA OSÓB

Nie było

1.3 USZKODZENIA STATKU POWIETRZNEGO

Nie było

1.4 INNE USZKODZENIA

Nie było

1.5 INFORMACJE O SKŁADZIE OSOBOWYM

Dowódca samolotu, instruktor-pilot zajmował prawy fotel. Nalot ogólny dowódcy - 1300 godzin na samolotach, z czego 355 na PZL M-20 „Mewa”. Nalot dowódczy 1100 godzin, ostatni lot na PZL M-20 „Mewa” odbył się w dniu 6 lutego 2003 r.

Lewy fotel samolotu zajmował student specjalizacji pilotażowej Politechniki Rzeszowskiej, posiadający licencję pilota samolotowego zawodowego oraz nalot ogólny 270 godzin.

1.6 INFORMACJE O STATKU POWIETRZNYM

Lot został wykonany na samolocie PZL M-20 „Mewa” będący własnością Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej. Samolot wyprodukowano w roku 1983 przez PZL Mielec. Silnik Continental TSIO360KB. Świadectwo sprawności technicznej ważne do 17.12.2004, ostatnich oględzin dokonano dnia 23.12.2003 przez rzeczoznawcę IKCSP.

1.7 INFORMACJE METEOROLOGICZNE

Temperatura zewnętrzna na poziomie FL 060 wynosiła -22°C.

1.8 ŚRODKI NAWIGACYJNE

Po stwierdzeniu usterki ogrzewania wewnętrznego dalszą część trasy wykonano najkrótszą drogą do lotniska macierzystego – EPRZ, po uzyskaniu zgody kontroli ruchu lotniczego.

1.9 ŁĄCZNOŚĆ

W czasie całego lotu dwustronną łączność radiową utrzymywano z odpowiednimi organami służby ruchu lotniczego.

1.10 INFORMACJE O LOTNISKU

W dniu 12.02.2004 w użyciu była cała długość pasa 27 lotniska EPRZ.

1.11 REJESTRATORY POKŁADOWE

Nie były zastosowane.

1.12 INFORMACJE O SZCZĄTKACH I ZDERZENIU

Nie ma zastosowania.

1.13 INFORMACJE MEDYCZNE I PATOLOGICZNE

Badań nie przeprowadzono.

1.14 POŻAR

Nie było.

1.15 CZYNNIKI PRZEŻYCIA

Pomimo, że żadna z osób na pokładzie nie odniosła obrażeń (odmrożenia), niska temperatura wewnątrz samolotu okazała się uciążliwa dla organizmu w trakcie dalszego lotu. W przypadku większej odległości od lotniska docelowego załoga zdecydowała by się na lądowanie na najbliższym lotnisku kontrolowanym.

1.16 BADANIA I EKSPERTYZY

Następnego dnia służby techniczne OKL dokonały sprawdzenia piecyka zapewniającego dopływ ciepłego powietrza do wnętrza samolotu. Stwierdzono uszkodzenie układu zapłonowego piecyka.

1.17 INFORMACJE O DZIAŁALNOŚCI J.O. LOTN. I ADMINISTRACJI

Wstępny meldunek o zdarzeniu lotniczym sporządzony został i wysłany dnia 13 lutego 2004. Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia pracę podjęła komisja zakładowa BL.

1.18 INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Nie ma zastosowania.

1.19 NOWE METODY BADAŃ

Nie przeprowadzono.

2 Analiza

Ponieważ była to już druga usterka tego samego zespołu, służby techniczne przystąpiły do wnikliwej analizy podzespołów piecyka. Stwierdzono uszkodzenie układu zapłonowego piecyka. Usterka została usunięta.

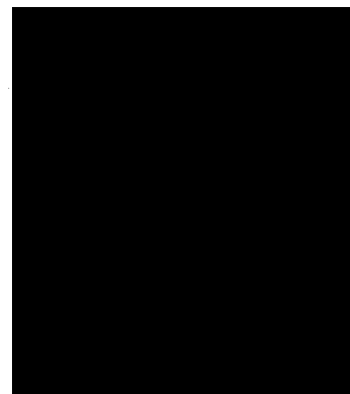
3 Wnioski

Po zidentyfikowaniu i usunięciu usterki odstąpiono od dalszego stosowania zaleceń Komisji wynikających z dokumentacji incydentu OKL/01/2004.

4 Zalecenia profilaktyczne

Komisja zaleca następujące działania:

- Poczynić starania o wymianę/regenerację najbardziej wyeksploatowanych podzespołów urządzenia grzewczego.



Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko
(adres)

INFORMACJA
O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO ¹⁾

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 12.02.2004, 17:00
2. Miejsce zdarzenia: Lotnisko EPRZ
3. Rodzaj i typ statku powietrznego: Samolot M-20 „Mewa“, SP-TUD
4. Rodzaj lotu: Lot szkolny IFR
5. Faza lotu: Przelot na poziomie FL100
6. Czynniki pogody: ²⁾ Niska temp. Zewn. (-22°C)
7. Dane o dowódcy SP (wiek, nalot ogólny i na poszczególnych typach SP, data ostatnich lotów przed zdarzeniem) 31 lat, 1300 godzin, 400 godzin na M-20 „Mewa“, ostatni lot 06.02.2004;
8. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia: ³⁾
W trakcie lotu na poziomie FL100 po trasie EPRZ-LKPR, w odległości około 10 NM od punktu SKAVT nastąpiło samoczynne wyłączenie się piecyka ogrzewania wnętrza kabiny. Kilkakrotne próby ponownego uruchomienia urządzenia grzewczego nie powiodły się. Po uzyskaniu zgody od Kraków Appr. wykonano powrót do lotniska EPRZ z jednoczesnym zniżaniem do FL 060. Lądowanie w Rzeszowie nastąpiło o godzinie 12:45. Ocenia się, że w tym czasie temperatura wewnątrz samolotu spadła do wartości temperatury zewnętrznej (-22°C). W trakcie lotu załoga była zmuszona skorzystać z dostępnych na pokładzie, dodatkowych ukryć zimowych.
9. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: Uszkodzenie układu zapłonowego piecyka

10. Zastosowane środki profilaktyczne:

- *Poczynić starania o wymianę/regenerację najbardziej wyeksploatowanych podzespołów urządzenia grzewczego.*

11. Inne uwagi:

(pieczęć i podpis przedstawiciela organu terenowego IKCSP)

OBJAŚNIENIA

- Ad¹⁾ – nie jest wymagane podawanie danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu.
- Ad²⁾ – pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak np.: ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu / śniegu / mżawki itp.
- Ad³⁾ – proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.

Uwaga !

Nie wymaga się przesłania całej dokumentacji badania incydentu lotniczego.

Niniejszą Informację należy przesłać pocztą lub faksem na adres:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wydział Bezpieczeństwa Lotów

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Tel./fax: (0~22) 630 17 94; tel. 22 630 15 28