



Warszawa, dnia 25.02.2005r.

INFORMACJA O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO
Nr 11/BL/04 z dnia 25.12.2004r.

1. Data i czas zaistniałego incydentu: 25.12.2004 godz. 07:45
2. Miejsce incydentu: ZAPOROŻE
3. Rodzaj, typ i właściciel statku powietrznego: ATR 42-500;SP-EDE GIE CRACOVIE AVIATION
4. Rodzaj lotu: czarter, zagraniczny, nr rejsu ELO-7823
5. Faza lotu: lądowanie
6. Czynniki pogody: wiatr 210° 5m/s, v=5km, BKN 1200', +1°C, QNH 1015 hPa,
7. Dane o dowódcy SP: wiek 46 lat, nalot ogólny 5.739 godz., jako d-ca 3.112 godz. w tym na ATR 42/72 ogólny nalot 4.209 godz., jako d-ca 2.877 godz. Poprzedni rejs: dnia 23.12.2004 trasa KRK-VIE-KRK-WAW start godz. 06:40 lądowanie 12:40.

8. Opis przebiegu i okoliczności incydentu:

Rejs czarterowy do ZAPOROŻA (UKRAINA) wykonywano samolotem z dopuszczeniem z MEL 32-61-1 – niesprawną sygnalizacją wskazań lewego głównego podwozia na górnym panelu. Podczas podejścia do lądowania i przestawianiu dźwigni wypuszczania podwozia w położenie „WYPUSZCZONE” nie zaświeciła się lampka zielona lewego głównego podwozia na panelu centralnym, świeciła się lampka czerwona. Załoga wykonała procedurę „GO AROUND” (przejście na drugi krąg) a następnie po wejściu na holding wykonała check listę „L/G UNSAFE INDICATION” (niebezpieczne wskazania podwozia). Po sprawdzeniu lampki i wykonaniu w/w check listy załoga wypuściła podwozie grawitacyjnie zgodnie z check listą „L/G GRAVITY EXTENTION” – wskazania bez zmian. Wykonano następnie low pass (niskie przejście) tak by personel naziemny mógł obejrzeć czy podwozie jest wypuszczone – otrzymano info, że podwozie wydaje się, że jest wypuszczone.. Wykonano próby wypuszczenia (zablokowania) podwozia grawitacyjnie przez manewry samolotem (przeciążenia) – bez rezultatu. Po przeanalizowaniu pogody i ilości paliwa kapitan podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym w Zaporozu po uprzednim wypaleniu części paliwa i wykonaniu anabalansu (nierównomierna ilość paliwa w zbiornikach – więcej po stronie wypuszczonego podwozia).

Po zgłoszeniu lądowania awaryjnego służby lotniskowe wezwały straż oraz dodatkowe karetki z miasta. Na życzenie załogi pas pokryto pianą. Po wypaleniu części paliwa, wykonaniu zróżnicowania ilości paliwa w zbiornikach i przygotowaniu kabiny do lądowania awaryjnego oraz ewentualnej ewakuacji, załoga zgodnie z check listą „LANDING WITH ABNORMAL L/G” (lądowanie z nienormalnym podwoziem) wykonała bezpieczne lądowanie. Okazało się, że podwozie było wypuszczone. Po zakołowaniu na stanowisko postojowe i przekazaniu pasażerów służbom handlingowym załoga obejrzała dokładnie podwozie. Stwierdzono rozłączenie przewodu sygnalizacji lewego podwozia głównego na panelu centralnym. Po powiadomieniu służb technicznych PLL „LOT” w Warszawie (MCC) i otrzymaniu zgody na podłączenie odłączonego przewodu sygnalizacja działała poprawnie (zielona lampka na panelu centralnym lewego głównego podwozia). Następnie faxem załoga otrzymała od MCC z Warszawy zgodę na wykonanie lotu powrotnego do Warszawy z

wypuszczonym podwoziem zgodnie z MEL 32-31-3 – patrz ograniczenia operacyjne. Lot zgodnie z planem wykonano bez pasażerów.

Po powrocie do Warszawy samolot przekazano służbom technicznym. Po sprawdzeniu oraz wykonaniu prób służby techniczne potwierdziły, że przyczyną braku wskazań wypuszczenia lewego głównego podwozia na panelu centralnym było rozłączenie przewodu obwodu sygnalizacji. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji.

9. Przyczyny incydentu:

Przyczyną incydentu była usterka techniczna spowodowana prawdopodobnie czynnikiem ludzkim lub losowym. Jednoznacznej przyczyny Komisja nie była w stanie określić.

10. Zastosowane środki ostrożności:

- powiadomienie załóg EuroLOT
- powiadomienie producenta

11. Inne uwagi:

Nie było.