

SPRAWOZDANIE KOŃCOWE
DOTYCZĄCE INCYDENTU Nr 100/07 dnia 01.04.2007r.
Samolotu ATR 72-202 SP-LFH – EUROLOT S.A.

1 INFORMACJE FAKTYCZNE

1.1 Historia lotu

Lot rozkładowy Warszawa - Wilno. Podczas wznoszenia na poziomie FL090 załoga stwierdziła nieprawidłowe działanie ręcznego systemu hermetyzacji (samolot z dopuszczeniem MEL 21-31-1 – brak automatycznej hermetyzacji). Przerwano wznoszenie, powrót do WAW. Lądowanie bez problemów, samolot przekazano służbom technicznym.

1.2 Uszkodzenia statku powietrznego – nie było.

1.3 Inne uszkodzenia – nie było

1.4 Informacje o składzie osobowym

Lot wykonano w składzie załogi 2/2 (kokpit/załoga kabiny pasażerskiej)

Kapitan:

Data urodzenia	19.06.1966			
Licencja	Rodzaj i numer	PL-xxxxx -ATPL(A)-05		
	Data wydania	08.11.2005		
	Data ważności	08.11.2010		
	Uprawnienia	TR ATR 42/72		
Obowiązkowe kontrole	KWT	Data kontroli	01.12.2006	
		Ważne do	31.12.2007	
	KTP / proficiencies checz	Data kontroli	08.11.2006	
		Ważne do	31.05.2007	
	Line check	Data kontroli	09.12.2006	
		Ważne do	31.12.2007	
Badania	Klasa / ogr.	Kl 1		
	Data badania	13.02.2007		
	Ważne do	13.08.2007		
Nalot	Ogólny	6655 h		
	Na ATR 42/72	4192 h		
	W ostatnich 24 h	Ogólny	4.56 h	
		Na ATR 42	4.56 h	
	W ostatnich 90 dniach	Ogólny	228 h	
		Na ATR 42/72	228 h	
Zestawienie ostatnich 10 lotów przed incydem				
1	28.03.2007	EPWA-EPPO	0.55 h	
2	29.03.2007	EPPO-EPWA	1.00 h	
3	30.03.2007	EPWA-EPGD	1.00 h	
4	30.03.2007	EPGD-EPWA	1.10 h	
5	30.03.2007	EPWA-UMKK	1.15 h	
6	30.03.2007	UMKK-EPWA	1.10 h	

i zabezpieczenie gniazda nie jest możliwe uszkodzenie poprzez czynniki zewnętrzne – wpadnięcie ptaka, kamienia lub innych przedmiotów. Zniszczony zawór spowodował uszkodzenie przewodu doprowadzającego powietrze do części hermetyzowanej kadłuba. Komisja nie jest w stanie ustalić jednoznacznej przyczyny uszkodzenia zaworu – zużycie eksploatacyjne oraz duży wydatek powietrza podany do samolotu jest najbardziej prawdopodobnym scenariuszem. Możliwe inne to „wstrzelenie” kamienia bądź innego elementu mechanicznego, który musiał znajdować się w przewodzie agregatu. Komisja uznała to za mało wiarygodną hipotezę.

Wydatek powietrza doprowadzonego z silników nie był w stanie skompensować rozszczelnienia. Maksymalny wydatek w trybie ręcznym to -1500 ft/min. Pomimo tego kabina nadal się wznosiła. Kapitan podjął decyzję o przerwaniu wznoszenia na bezpiecznym dla życia poziomie FL090.

Do hermetyzacji samolotu używane są zawory upustowe: elektropneumatyczny i pneumatyczny. W ręcznym trybie pracy (a taki był podczas zdarzenia) zawór elektropneumatyczny jest stale zamknięty, załoga steruje pośrednio (ustawia ciśnienie odniesienia) zaworem pneumatycznym. W przypadku przekroczenia wysokości kabinowej 3050 m (10000 ft) uruchamiany jest świetlny i dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.

Szczegółowy opis działania systemu – w załącznikach

3 WNIOSKI KOŃCOWE

Komisja uznała za przyczynę incydentu mechaniczne uszkodzenie zaworu zwrotnego w instalacji naziemnego przyłączenia agregatu klimatyzacji. Najbardziej prawdopodobną przyczyną uszkodzenia zaworu mogło być zużycie eksploatacyjne.

4 ZALECENIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

- Powiadomiono załogi EuroLOT-u
- Powiadomiono producenta

Komisja Badania Incydentów Lotniczych EuroLOT S.A w składzie:

.....