

0 Identyfikacja

Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>Przelot EPWA-EPRZ</i>
Data zdarzenia:	<i>23 stycznia 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/01/2004</i>

1 Informacje o locie

1.1 HISTORIA LOTU

Po starcie z lotniska EPWA o godz. 16:50 (czasu lokalnego) w dniu 23 stycznia 2004, w trakcie wznoszenia do poziomu FL 100 stwierdzono, że pomimo włączonego ogrzewania wnętrza kabiny temperatura ulega stałemu obniżaniu. Kilkakrotnie próby ponownego uruchomienia urządzenia grzewczego nie powiodły się. W tej sytuacji załoga poprosiła o udzielenie zgody na wykonanie dalszej trasy najkrótszą drogą do lotniska macierzystego EPRZ. Cały lot trwał 55 minut. Ocenia się, że w tym czasie temperatura wewnątrz samolotu spadła do wartości temperatury zewnętrznej (-20°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 samolotowy I klasy zajmował prawy fotel. Nalot ogólny dowódcy - 1620 godzin na samolotach, z czego 370 na PZL M-20 „Mewa”. Nalot dowódcy 1400 godzin, ostatni lot na PZL M-20 „Mewa” odbył się w tym samym dniu, w godzinach przedpołudniowych.

Lewy fotel samolotu zajmował student specjalizacji pilotażowej Politechniki Rzeszowskiej, posiadający licencję pilota samolotowego zawodowego oraz nalot ogólny 520 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, ostatnie oględziny dokonano dnia 23.12.2003 przez rzeczoznawcę IKCSP.

1.7 INFORMACJE METEOROLOGICZNE

Temperatura zewnętrzna na poziomie FL100 wynosiła -20°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 23.01.2004 w użyciu była cała długość pasa 29 lotniska EPWA oraz 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. Urządzenie działało w trakcie sprawdzania bez zarzutu.

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

Wstępny meldunek o zdarzeniu lotniczym sporządzony został i wysłany dnia 26 stycznia 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 w trakcie kontroli naziemnej urządzenie działało bez zarzutu, pojawiło się podejrzenie zamknięcie w czasie lotu wlotu powietrza i samoczynnego wyłączenia się piecyka. Zarówno załoga samolotu, jak i osoby znajdujące się w czasie lotu na pokładzie (Kierownik Szkolenia OKL) potwierdziły, że w trakcie pracy piecyka (na lotnisku EPWA jeszcze działał) wlot powietrza był otwarty, a zamknięty został dopiero po bezskutecznych próbach ponownego uruchomienia.

3 Wnioski

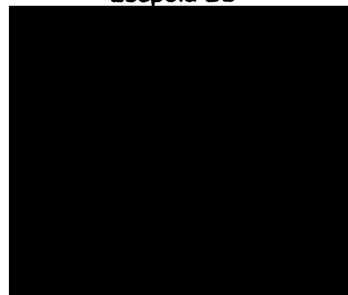
Usterka nie została zidentyfikowana.

4 Zalecenia profilaktyczne

Do czasu zidentyfikowania usterki Komisja zaleca następujące działania:

- W trakcie lotów na samolocie SP-TUD w okresach zimowych zapewnić w kabinie dodatkowe, zimowe okrycia.
- Planować przeloty nie dłuższe, niż 1 godzina 30 minut.
- Nie wykonywać lotów w załodze jednoosobowej na tym egzemplarzu.

Przewodniczący
zespołu BL



**Ośrodek Kształcenia Lotniczego
Politechniki Rzeszowskiej**

(Nazwa przedsiębiorstwa / organizacji lotnictwa cywilnego)

Rzeszów-Jasionka , dnia 23.04.2004

Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko

(adres)

INFORMACJA

O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO ¹⁾

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 23.01.2004, 16:50
2. Miejsce zdarzenia: Trasa EPWA – EPRZ
3. Rodzaj i typ statku powietrznego: Samolot M-20 „Mewa“, SP-TUD
4. Rodzaj lotu: Lot szkolny IFR
5. Faza lotu: Wznoszenie do poziomu FL 100
6. Czynniki pogody: ²⁾ Niska temperatura (-20°C)
7. Dane o dowódcy SP (wiek, nalot ogólny i na poszczególnych typach SP, data ostatnich lotów przed zdarzeniem) 32 lata, 1620 godzin, 370 godzin na M-20 „Mewa“, ostatni lot tego samego dnia.;
8. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia: ³⁾ Po starcie z lotniska EPWA o godz. 16:50 (czasu lokalnego) w dniu 23 stycznia 2004, w trakcie wznoszenia do poziomu FL 100 stwierdzono, że pomimo włączonego ogrzewania wnętrza kabiny temperatura ulega stalemu obniżaniu. Kilkakrotne próby ponownego uruchomienia urządzenia grzewczego nie powiodły się. W tej sytuacji załoga poprosiła o udzielenie zgody na wykonanie dalszej trasy najkrótszą drogą do lotniska macierzystego EPRZ. Cały lot trwał 55 minut. Ocenia się, że w tym czasie temperatura wewnątrz samolotu spadła do wartości temperatury zewnętrznej (-20°C). W trakcie lotu załoga była zmuszona skorzystać z dostępnych na pokładzie, dodatkowych ukryć zimowych.
9. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: Nie stwierdzono przyczyny wyłączenia się piecyka ogrzewania wnętrza samolotu w trakcie lotu.

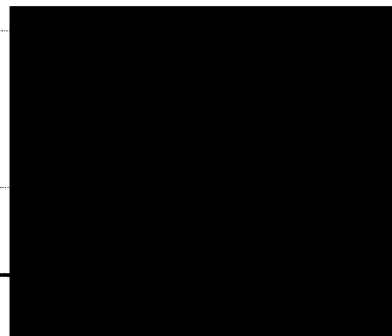
10. Zastosowane środki profilaktyczne: *Do czasu zidentyfikowania usterki Komisja zaleca następujące działania:*

- *W trakcie lotów na samolocie SP-TUD w okresach zimowych zapewnić w kabinie dodatkowe, zimowe okrycia.*
- *Planować przeloty nie dłuższe, niż 1 godzina 30 minut.*
- *Nie wykonywać lotów w załodze jednoosobowej na tym egzemplarzu.*

11. Inne uwagi:

(pieczęć i podpis przedstawiciela organu terenowego (KCSP))

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. Chalubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

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