

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

62/06

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

Z BADANIA POWAŻNEGO INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas zaistnienia poważnego incydentu:

Dnia 16 kwietnia 2006 roku godz. ok. 05.34 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

ADEP – Warszawa – Okęcie (EPWA) DEST- Londyn Heathrow (EGLL)

3. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Warszawa – Okęcie (EPWA) droga startowa 29 na odcinku pomiędzy drogami kołowania „N” i „A”.

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Samolot: Airbus 320 – 232

- Numer fabryczny: MSN 1782;
- Rok produkcji: 2002;
- Silniki: IAE 2500
- Max masa startowa: 73500 kg;

Znaki rozpoznawcze: G-EUUH

Użytkownik: British Airways



5. Typ operacji:

Lot komercyjny

6. Faza lotu:

W trakcie rozbiegu do startu.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; rano

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

British Airways

10. Dane dotyczące załogi SP:

Kapitan:

Mężczyzna, 38 lata

Licencja ATPL

Nalot ogólny: 8400 godz.

Nalot na typie: 3500 godz.

Nalot w czasie ostatnich 24 godzin: 5 godz. 30 min.

Nalot w czasie ostatnich 28 dni: 78 godz.

Drugi pilot:

Mężczyzna, 38 lata

Licencja ATPL

Nalot ogólny: 3280 godz.

Nalot na typie: 153 godz.

Nalot w czasie ostatnich 24 godzin: 5 godz. 40 min.

Nalot w czasie ostatnich 28 dni: 73 godz.

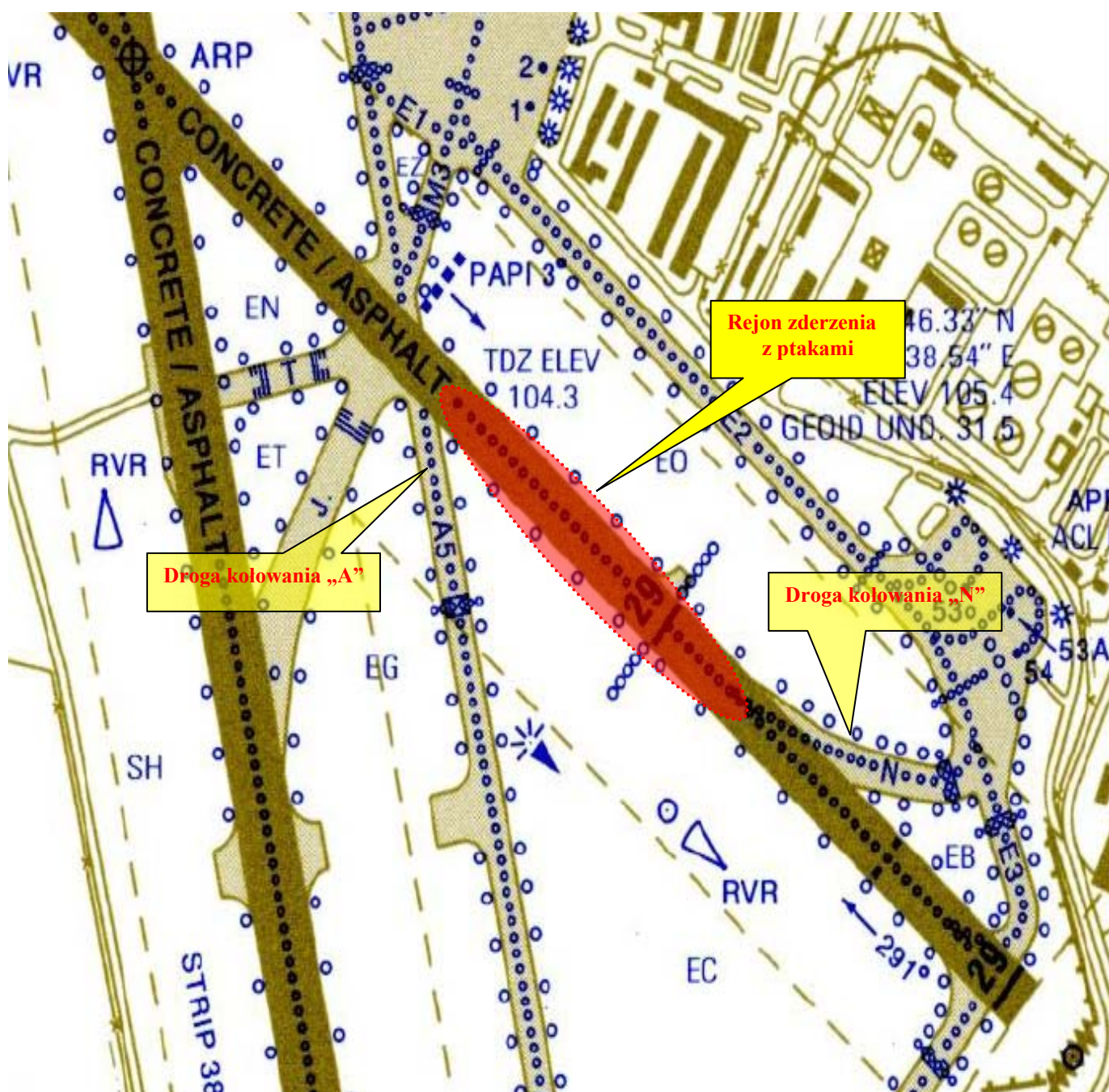
Obaj piloci posiadali wymagane formalnie zezwolenia i uprawnienia do wykonania czynności lotniczych.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Samolot A320 o znakach rozpoznawczych G-EUUH miał dnia 16 kwietnia 2006 roku wykonać lot z EPWA do LHRI. Podczas rozbiegu do startu z drogi startowej 29 załoga

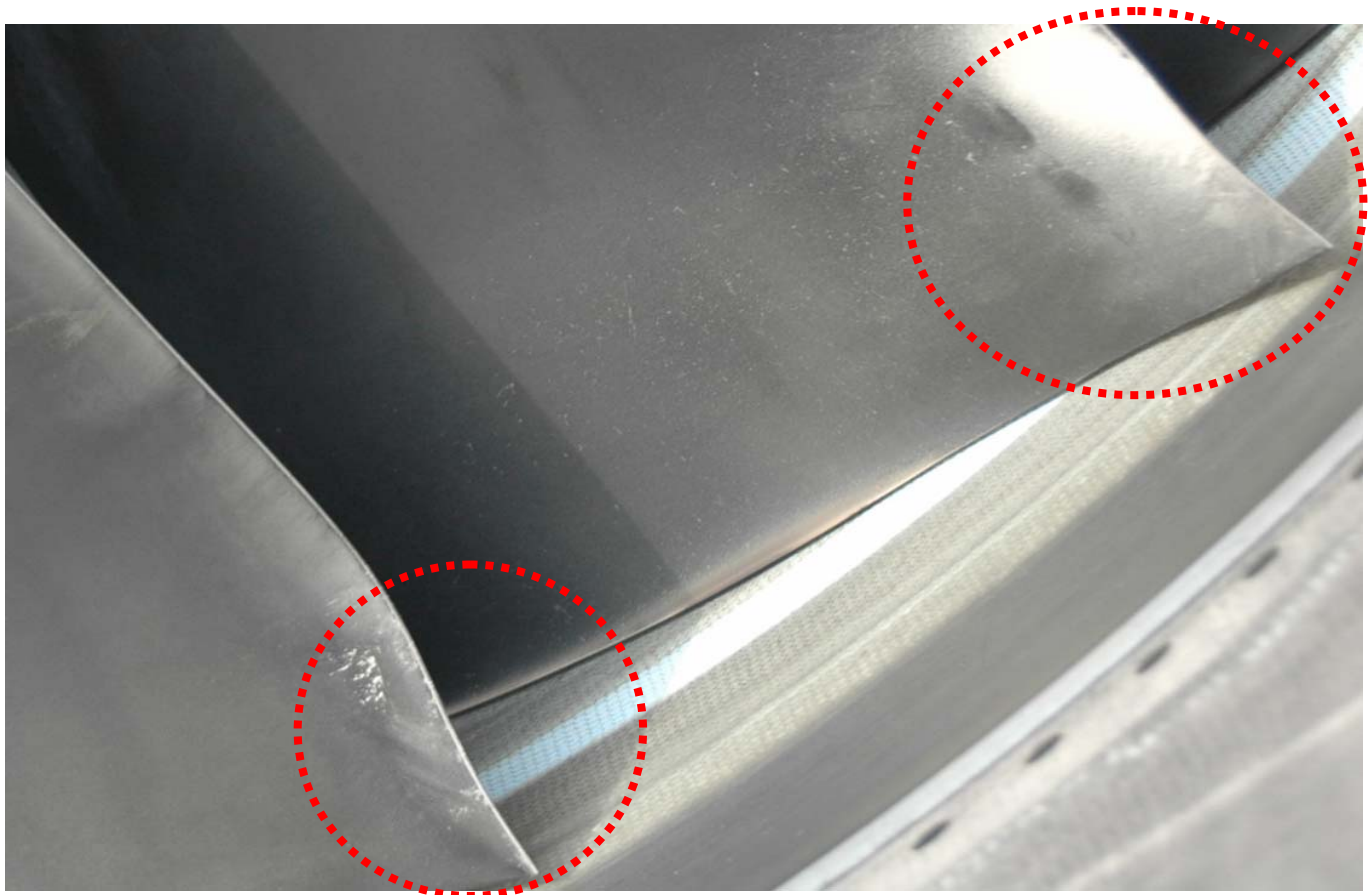
zauważyła dwa ptaki (prawdopodobnie mewy) przelatujące z prawej strony samolotu. Następnie usłyszała odgłos uderzenia oraz zmianę tonu pracy silnika wraz ze zwiększającą się prędkością samolotu. W wyniku powyższej opisanej sytuacji załoga podjęła decyzję o przerwaniu startu. Po zatrzymaniu, załoga wyłączyła zapobiegawczo prawy silnik(nr: 2) w celu uniknięcia większych uszkodzeń, które mogłyby wystąpić w czasie jego dalszej pracy, a następnie skołowała z wypuszczonymi klapami na płytę postojową samolotów w celu przeglądu samolotu. Po dokonaniu inspekcji przez personel techniczny stwierdzono uszkodzenie dwóch łopatek (pierwszego stopnia sprężania silnika) LP N1 (fot. nr: 1 i 2). Uszkodzenia było wynikiem zderzenia samolot z ptakami i zassania do wnętrza silnika, których szczątki (fot. nr: 3).zostały znalezione przez służby operacyjne lotniska EPWA na drodze startowej 29 na odcinku pomiędzy droga kołowania „N” i „A”.

Zaznaczony rejon zderzenia na fragmencie mapy lotniska EPWA





(fot. nr: 1)



(fot. nr: 2)



(fot. nr: 3)

12. Przyczyna zdarzenia:

Przypadkowe zderzenie samolotu Airbus 320 z ptakami przelatującymi nad lotniskiem.

13. Zalecenia profilaktyczne.

W celu zapobiegania zderzeniom samolotów z ptakami Komisja aprobuje podejmowane przez Port Lotniczy Warszawa działania:

1. PL Warszawa zatrudnił pracowników ochrony biologicznej lotniska (sokolników), którzy za pomocą specjalnie szkolonych ptaków i dodatkowego sprzętu ograniczają występowanie zwierząt na lotnisku.
2. Istniejący elektroniczny system odstraszania ptaków od 2002 r. jest sukcesywnie rozbudowywany i rozmieszczony tak aby swoim zasięgiem obejmowały:
 - strefę podejścia i przyziemienia DS33 – dodatkowe zabezpieczenie DS33, obejmuje miejsca częstego przebywania ptaków (tereny rolne poza ogrodzeniem lotniska),
 - strefę podejścia i przyziemienia DS29 oraz sektor trawiasty EC,
 - strefę podejścia i przyziemienia DS15 oraz sektor trawiasty NC.
3. Na wnioski PL Warszawa dotyczące hodowli gołębi w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, Straż Miejska na skutek podjętych czynności skierowała sprawy do Sądu Grodzkiego lub zlikwidowała ww. hodowlę.

4. PL Warszawa współpracuje z Mazowieckim Urzędem Wojewódzkim w sprawie budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków. Uzgodniono z MUW zmianę lokalizacji otwartych zbiorników retencyjnych wchodzących w system odprowadzania wód opadowych i roztopowych z ulic znajdujących się w pobliżu lotniska.
5. W okresie wiosennym i jesiennym w związku z migracją ptaków, prowadzony jest wzmożony monitoring ich przelotów nad lotniskiem, a informacje z monitoringu przekazywane są do organu kontroli lotnisk (TWR).
6. Prowadzone są prace agrotechniczne (wielokrotne koszenie traw) mające na celu ograniczenie gnieźdzenia się ptactwa na lotnisku.
7. Wydawane są NOTAM-y ostrzegające o migracji ptaków i zachowaniu ostrożności podczas startów i lądowań na EPWA.

KONIEC

Kierujący badaniem poważnego incydentu:

Bogdan Fydrych

.....
Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.