



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2022/4594

UCHWAŁA

z dnia 24 czerwca 2024 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Boeing B-737/800-83N
Znaki rozpoznawcze SP:	SP - ENU
Data zdarzenia:	15 sierpnia 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko EPGD

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

15 sierpnia 2022 r., po starcie z portu lotniczego EPGD, podczas wznoszenia na wysokości około FL 110 w statku powietrzym wystąpiła awaria silnika nr 2. Załoga lotnicza zgłosiła usterkę techniczną kontroli ruchu lotniczego (APP ATC) i jednocześnie rozpoczęła opracowanie usterki.

Z powodu niedogodnych warunków pogodowych i obecności chmur burzowych, załoga lotnicza była zmuszona do poszukania dogodnego miejsca w przestrzeni powietrznej. Załoga nadała komunikat PAN-PAN.

Załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu w strefie oczekiwania w pobliżu EPGD w celu zredukowania ilości paliwa, a tym samym masy samolotu. Po przeanalizowaniu warunków pogodowych w innych portach lotniczych, pogarszających się warunków pogodowych w EPGD, a także po uwzględnieniu sugestii Działu Operacyjnego operatora (OPS), piloci zdecydowali o zmianie kierunku lotu do EPWA. Załoga lotnicza nadała sygnał MAYDAY. Lot do EPWA przebiegł bez konsekwencji, a załoga lotnicza wykonała bezpieczne lądowanie przy asyście lotniskowych służb ratunkowych. Pasażerowie opuścili pokład według normalnych procedur przy użyciu schodów.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną awarii silnika i związanych z nią uszkodzeń było pęknięcie łopatki głównej SNBWHN9B01.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Na podstawie analizy raportu z badania boroskopowego z dnia 13 czerwca 2022 r., które było ostatnim badaniem BSI turbiny wysokiego ciśnienia (wykonanym po 234 cyklach) przed wystąpieniem IFSD, jest możliwym, iż w badaniu BSI łopatki głównej SNBWHN9B01 mógł zostać zastosowany niewłaściwy kąt widzenia, który jest zalecany przez producenta (uzasadnienie opisane w analizie).
- 2) Brak przeprowadzonego rekomendowanego badania RD 150-1551. W oparciu o zapisy naprawcze z Zakładu nr 23 w Singapurze, zostało stwierdzone, iż nie przeprowadzono badania RD 150-1551. Według stanu z naprawy z 2013 roku zakład odpowiadający za naprawę główną łopatek turbiny wysokiego ciśnienia (Zakład nr 23 w Singapurze) udostępnił zapisy naprawcze dotyczące łopatek HPT 1957M10P01 zamontowanych w silniku 874306 (silnik który uległ awarii). Według zawartych danych, procesowi naprawy poddano kompletny zestaw 80 łopatek, z czego naprawionych zostało 25 łopatek, w tym główna oddzielona łopatka SN BWHN9B01. Pozostałe 55 łopatek zostały z różnych przyczyn zezłomowane. Wśród przyczyn zezłomowania łopatek nie podano wymogu spełnienia warunków dokumentu naprawy RD 150-1551.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)