



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.



UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 19 września 2024

w sprawie incydentu lotniczego

2023-0078

NUMER ZDARZENIA

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233

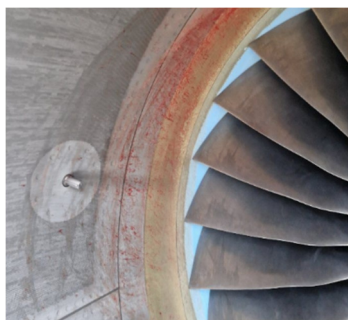


<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 20 października 2023 roku wykonywano rejs na trasie GOT-GDN statkiem powietrznym typu Boeing 737-800 o znakach SP-RKI użytkowanym przez przewoźnika Ryanair Sun S.A. Bezpośrednio po starcie, o godzinie 09:43 UTC doszło do zderzenia z ptakiem średniej wielkości (pustułka) i jego wpadnięcia do silnika nr 1. Pomimo odczuwalnej wibracji kadłuba, parametry silników pozostały w normie i załoga kokpitowa podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu do lotniska docelowego. Podczas wznoszenia, pojawiła się wibracja silnika numer 1, która osiągnęła wartość powyżej 4,0 jednostek. Na poziomie lotu FL150 zatrzymano wznoszenie i zgodnie z QRH¹ wykonano procedurę: „*Wysokie wibracje silnika – w warunkach bez oblodzenia*”. Po wykonaniu procedury kontynuowano lot do lotniska docelowego z jednoczesnym wznoszeniem do poziomu lotu FL300. Zastosowana procedura z QRH nie wymagała wykonania lądowania natychmiastowego lub na najbliższym lotnisku. Po osiągnięciu poziomu przelotowego, załoga kokpitowa przeprowadziła analizę warunków meteorologicznych na lotnisku docelowym, która w terminie planowanego lądowania prognozowała wystąpienie porywów wiatru do 25kt (EPGD 201100Z 08015G25KT 6000 - RADZ BKN005 04/03 Q1000). Załoga kokpitowa uznała te warunki za nieodpowiednie do lądowania w GDN i podjęła decyzję przekierowania samolotu na lotnisko zapasowe do WMI. Podmiot badający uznał decyzję załogi za bezzasadną i nie mającą większego sensu operacyjnego oraz wskazał, że wydłużony czas lotu o 20 minut, w odniesieniu do planowanego czasu lotu na trasie GOT-GDN, zwiększał ryzyko i narażał silnik nr 1 na uszkodzenie.



Zdjęcie 1. Ślady wpadnięcia ptaka do silnika oraz zdeformowane łopatki wentylatora. (Źródło PKBWL).

¹ QRH - quick reference handbook

Lądowanie na lotnisku WMI nastąpiło bez następstw a po wykonaniu przeglądu samolotu potwierdzono zderzenie z ptakiem, w wyniku którego kilka łopatek wentylatora silnika nr 1 uległo deformacji.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną deformacji łopatek wentylatora silnika nr 1 było zderzenie z ptakiem.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane i zrealizowane przez podmiot badający:

Szef pilotów przeprowadził debriefing z załogą kokpitową na temat procesu podejmowania decyzji w locie.

Nadzorujący badanie

.....

(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)