

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT 326/17



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT

ZDARZENIE NR 326/17

STATEK POWIETRZNY – Samolot Boeing 787-800, SP-LRF

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 27 lutego 2017, FIR LZBB [Bratysława]



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

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

WARSZAWA 2018

Numer ewidencyjny zdarzenia:	326/17			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	27 lutego 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	FIR LZBB [Bratysława]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Boeing 787-800			
Użytkownik / Operator SP:	PLL „LOT” S.A.			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	252
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	NIE POWOŁYWANO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja z badania zdarzenia			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	4 grudnia 2018 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Dnia 27 lutego 2017 r. ok. godz. 10:24 UTC do PC ACC EPWW sektora JR/Low przez ACC Bratysława wpłynęło powiadomienie, że załoga samolotu Boeing 787-800 lecącego na trasie Warszawa-Mauritius [EPWA-FIMP, LOT6523] zgłosiła problem techniczny z lewym silnikiem (drgania powyżej dopuszczalnego poziomu) i podjęła decyzję powrotu do EPWA. Dwie minuty przed przekroczeniem granicy państwowej załoga zgłosiła chęć 10-minutowego zrzucania paliwa na FL330. KRL LZBB (Bratysława) nie wydał na to zezwolenia. Zrzut paliwa rozpoczął się po przekroczeniu granicy Polski o godz. 10:29 i zakończył o godz. 10:38 UTC. O godz. 10:39 UTC załoga zgłosiła 252 osoby na pokładzie i 29,5 t paliwa (w danej chwili) oraz brak materiałów niebezpiecznych na pokładzie, nie deklarowała stanu zagrożenia ani nie chciała asysty przy lądowaniu. TWR EPWA przekazała odpowiednie informacje zainteresowanym

służbom i o godz. 10:40 ogłosiła alarm 1-go stopnia. Samolot wylądował o godz. 11:03 na RWY 33, o godz. 11:08 zakołował na stanowisko nr 45, a alarm odwołano o godz. 11:12 UTC. Załoga złożyła raport ASR i samolot przekazano służbom technicznym, które w trakcie inspekcji boroskopowej lewego silnika stwierdziły uszkodzenie łopatek turbiny wysokiego ciśnienia. Silnik zakwalifikowano do wymiany i przekazano do remontu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Uszkodzenie łopatek turbiny wysokiego ciśnienia lewego silnika.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie stwierdzono.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

- 1) Zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS.
- 2) Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi w PLL „LOT” S.A. kryteriami.
- 3) Zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

Zalecenie Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

Nadzorujący badanie: