



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
INCYDENT 2022/2853

UCHWAŁA
z dnia 01 Sierpnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	BOEING - 787 - 9
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LSG
Data zdarzenia:	08.06.2022, 06:06 UTC
Miejsce zdarzenia:	Przestrzeń powietrzna Kenii, w pobliżu Nairobi

Po rozpatrzeniu zgromadzonej dokumentacji z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o., 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, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W związku z usterką, która została zidentyfikowana w poprzednim locie samolot został przygotowany do kolejnego lotu na trasie z HTZA do LHBP z dopuszczeniem MEL 32-61-01, które skutkowało tym, że lot musiał zostać wykonany z wypuszczonym podwoziem. Start samolotu z lotniska HTZA nastąpił o godz. 06:06 UTC. O godz. 07:25 załoga zgłosiła do działu operacyjnego, że przy obserwowanym zużyciu paliwa nie uda się zrealizować lotu do portu docelowego: LHBP. Załoga obliczyła, że prawdopodobnie nie będzie również możliwy wylot z Afryki. Piloci poinformowali dział operacji lotniczych, że FL280 osiągnięto dopiero po 50 minutach lotu, podczas gdy plan operacyjny zakładał osiągnięcie tej wysokości 16 min. po starcie. Dodatkowo załoga odnotowała, iż zużyła o 4 tony paliwa więcej niż zakładał to operacyjny plan lotu. W związku z tym załoga - w porozumieniu z działem operacyjnym - podjęła decyzję o międzylądowaniu na lotnisku w HAAB.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia był błąd polegający na nieuwzględnieniu w planie operacyjnym dodatkowego paliwa wynikającego z lotu z wypuszczonym podwoziem.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Brak.

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

- zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych SMS. Dokonano klasyfikacji zgodnie z przyjętymi w PLL LOT S.A. kryteriami. W związku z tym zdarzenie zostanie ujęte we wskaźnikach bezpieczeństwa lotniczego (SPI), które są monitorowane zgodnie z zasadami opisanymi w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem Lotniczym;
- zdarzenie zostało omówione na spotkaniu „Weekly Safety Review” w działach dotyczących obszarów Operacji Naziemnych, Operacji Lotniczych oraz Osiągów Samolotów.
- natychmiast po stwierdzeniu nieprawidłowości MEL 32-61-01 został uzupełniony o „Landing Gear Down Performance”, co w efekcie powoduje przeliczanie trasy lotu z uwzględnieniem faktu, iż lot odbywa się z wypuszczonym podwoziem.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Brak

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji