



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 11 grudnia 2024 r.  
w sprawie **incydentu lotniczego**

# 2024-0007

## NUMER ZDARZENIA

Boeing 737-800, SP-ENW

4 luty 2024 r., lotnisko EGCC

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 materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 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), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

## **1. Przebieg i analiza zdarzenia**

W dniu 4 lutego 2024 roku z lotniska EFET wykonano rejs pasażerski samolotem typu Boeing 737- 800 o znakach rozpoznawczych SP-ENW użytkowanym przez Enter Air Sp. z o.o. W trakcie lotu wystąpiło zwiększone niż zaplanowano w OFP<sup>1</sup> zużycie paliwa co skutkowało, że przed lądowaniem na lotnisku EGCC pojawiła się sygnalizacja niskiego poziomu paliwa. OFP opracowano w oparciu o nieaktualne prognozy wiatrów wiejących na trasie przelotu co skutkowało, że samolot zatankowano w ilości mniejszej niż było faktyczne zapotrzebowanie do wykonania tego lot. W trakcie lotu nie było podejrzeń wycieku paliwa. Po lądowaniu na lotnisku docelowym ujawniono, że całkowite zużycie paliwa było większe o 802 kg od planowanego oraz zwiększone godzinowe spalanie przez silnik nr 1 o 92 kg. Dodatkowo zbadano zużycie paliwa w 50 innych wylotach i ujawniono, że faktyczne spalanie było większe o około 3% niż planowano w OFP. W ocenie podmiotu badającego oprogramowanie używane do opracowania OFP nie uwzględniało zwiększonego zużycia paliwa przy różnych konfiguracjach samolotu oraz przy ograniczeniach prędkości lotu poniżej poziomu FL100.

## **2. Przyczyny zdarzenia**

1. Zwiększone godzinowe zużycie paliwa przez silnik nr 1.
2. Oprogramowanie wykorzystywane do sporządzania OFP nie optymalizowało planu lotu w ramach określonych kryteriów i ograniczeń.

## **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

1. OFP opracowano w oparciu o nieaktualny komponent wiatru czołowego.
2. Faktyczne zużycie paliwa większe o około 3% niż planowano w OFP.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający**

1. Zaplanowano wymianę silnika nr 1.
2. Przeprowadzenie szczegółowej analizy faktycznego spalania paliwa w odniesieniu do OFP, wykorzystując wskaźniki i dane z różnych lotów.
3. Zoptymalizować OFP.

---

<sup>1</sup> Operacyjny Plan Lotu (ang. operational flight plan).

**5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)