



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

Boeing 737-800, SP-RKI

20 października 2023 r., ESGG

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 ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), 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 przewoźnik Ryanair Sun S.A wykonywał rozkładowy rejs na trasie ESGG - EPGD statkiem powietrznym typu Boeing 737-800 o znaku rozpoznawczym SP-RKI. O godzinie 09:43 UTC, bezpośrednio po starcie z lotniska odlotu, doszło do zderzenia z ptakiem średniej wielkości (pustułka) a następnie jego wpadnięcia do silnika nr 1. Pomimo odczuwalnej przez załogę statku powietrznego wibracji kadłuba parametry pracy obydwu silników pozostały w normie. 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. Wznoszenie zatrzymano na poziomie lotu FL150 i zgodnie z QRH¹ wykonano procedurę: „*Wysokie wibracje silnika – w warunkach bez oblodzenia*”. Zastosowana procedura nie wymagała wykonania natychmiastowego lądowania na najbliższym lotnisku. Wznowiono wznoszenie i po osiągnięciu poziomu przelotowego FL300, załoga kokpitowa przeprowadziła analizę warunków meteorologicznych dla lotniska docelowego. W terminie planowanego lądowania prognoza opisywała wystąpienie m.in. porywów wiatru o sile do 25kt (EPGD 201100Z 08015G25KT 6000 - RADZ BKN005 04/03 Q1000), które załoga kokpitowa uznała za nieodpowiednie i podjęła decyzję o przekierowaniu samolotu na lotnisko zapasowe do EPMO. Podmiot badający zdarzenie uznał decyzję załogi za bezzasadną i nie mającą uzasadnienia operacyjnego oraz wskazał, że wydłużony czas lotu o 20 minut, w odniesieniu do planowanego czasu lotu na trasie ESGG-EPGD, narażał silnik nr 1 na uszkodzenie.



Rys.1. Ślady po wpadnięciu ptaka do silnika nr 1 oraz widoczne odkształcenie łopatek wentylatora silnika. (Źródło: podmiot badający zdarzenie).

¹ QRH - Quick Reference Handbook.

Lądowanie na lotnisku EPMO nastąpiło bez następstw. Po wykonaniu przeglądu samolotu potwierdzono zderzenie z ptakiem oraz ujawniono deformację kilku łopatek wentylatora silnika nr 1.

2. Przyczyna zdarzenia

Zderzenie z ptakiem, które skutkowało deformacją łopatek wentylatora silnika nr 1.

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

Przewodniczący Komisji

.....

(Podpis na oryginale)

.....

(Podpis na oryginale)