



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydom 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 incydom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

# UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 19 lutego 2025 r.  
w sprawie **incydentu lotniczego**

## 2024-0119

NUMER ZDARZENIA

Avions de Transport Regional, ATR-72, SP-SPN

Lotnisko ENGM, 2 października 2024 r.

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 2 października 2024 r. wykonywano lot na trasie ENTC-ENGM statkiem powietrznym typu ATR-72 o znakach rejestracyjnych SP-SPN użytkowanym przez SprintAir SA. W trakcie wznoszenia załoga samolotu ujawniła mniejszą o 230 kg ilość paliwa w zbiorniku lewym niż w prawym i wykonała procedurę awaryjną (NNC<sup>1</sup>) z podręcznika QRH<sup>2</sup> – Fuel Unbalanced. Lot kontynuowano do lotniska docelowego. Monitorowano zużycie paliwa i nie stwierdzono nadmiernego spalania przez żaden z silników. Po lądowaniu na lotnisku docelowym wykonano oględziny górnej powierzchni skrzydła i ujawniono brak korka grawitacyjnego wlewu paliwa na lewym skrzydle.



Rys.1. Ujawniony po lądowaniu brak korka grawitacyjnego na górnej powierzchni skrzydła samolotu ATR-72 o znakach SP-SPN. [źródło: Podmiot badający incydent].

<sup>1</sup> NNC – ang. non normal checklist - lista kontrolna z procedurami awaryjnymi.

<sup>2</sup> QRH – ang. Quick reference handbook - podręcznik zawierający procedury dotyczące szczególnych sytuacji w locie.

## 2. Przyczyna zdarzenia

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było niewłaściwe zainstalowanie korka wlewu paliwa po ostatnim tankowaniu grawitacyjnym lub nieprawidłowy montaż panelu/korka po wykonaniu planowanej inspekcji zbiorników paliwa co skutkowało jego uszkodzeniem.

## 3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Niewłaściwe działanie odbijającej sprężyny korka.

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

1. Opracowano zalecenie techniczne dotyczące sprawdzania poprawności montowania grawitacyjnych korków wlewu paliwa w całej flocie samolotów ATR.
2. Opracowano dodatkowe zadanie obsługowe do Programu Obsługi Technicznej dotyczące sprawdzenia właściwej instalacji korków z interwałem co 500 godzin.
3. Zaplanowano opracowanie programu szkolenia personelu technicznego w zakresie montażu i demontażu grawitacyjnego korka wlewu paliwa.

## 5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

.....

**Przewodniczący Komisji**

.....