



Dot. nr: 538/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 14 maja, przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu BOEING 737-800, które wydarzyło się 4 maja 2014 r. po starcie z lotniska LGSA, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas startu z lotniska, tuż po oderwaniu, nastąpiło zderzenie ze stadem ptaków. Załoga zaobserwowała wzrost poziomu wibracji na silniku nr 1 powyżej poziomu dopuszczalnego. Po wykonaniu procedury „Engine Limit or Surge or Stall” wibracje spadły do poziomu dopuszczalnego. Załoga poinformowała o zdarzeniu organ kontroli ruchu lotniczego i uzyskała zgodę na oczekiwanie w holdingu nad VOR-em SUD w celu wykonania czynności przewidzianych w liście kontrolnej Non Normal Check List – „Engine Limit or Surge or Stall” oraz „High Engine Vibration”. Po wykonaniu tych czynności załoga podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu. Po lądowaniu samolot został poddany sprawdzeniu przez zakontraktowane przedsiębiorstwo obsługi technicznej. W wyniku inspekcji zgodnej z AMM 71-00-00 (Foreign Object Damage) stwierdzono uszkodzenie 2 łopat wentylatora silnika nr 1 oraz dwóch platform dystansujących łopaty wentylatora. Dodatkowo stwierdzono brak 2 platform dystansujących łopaty wentylatora, które zostały wyrwane w wyniku uderzenia przez ptaki. Dokonano wymiany łopat 1, 13, 4 i 16 wentylatora silnika nr 1 zgodnie z AMM 72-21-02 Rev. 52. Zgodnie z wymaganiami AMM 72-00-00 zlecono wykonanie boroskopii silnika, która w obszarze kompresora wysokiego ciśnienia wykazała w pierwszym stopniu jedno wgniecenie wielkości 0,49 mm na krawędzi natarcia łopatki mieszczące się w dopuszczalnym limicie zgodnie z AMM 72-00-00-290-011-F00; w ósmym stopniu – niewielkie wgnięcia oraz zadrapania na krawędzi natarcia łopatek mieszczące się w limicie zgodnie z AMM 72-00-00-290-011-F00. Po wykonaniu boroskopii silnik został poddany testowi zgodnie z AMM 72-00-00-700-814-F00 Rev. 52. W rezultacie jego pozytywnego wyniku samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji bez ograniczeń.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Obecność ptaków na torze startującego samolotu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

mgr inż. Edward Łojek