



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 550/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 28 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez port lotniczy Łódź-Lublinek (EPLL) okoliczności zdarzenia samolotu B737-800, które wydarzyło się w dniu 1 czerwca 2011 r. w trakcie rozbiegu na lotnisku Łódź-Lublinek 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie rozbiegu doszło do zderzenia samolotu z ptakiem. Ptak uderzył w dolną wewnętrzną krawędź prawego silnika, a następnie wpadł na łopatki wentylatora. 5 min. po starcie załoga przekazała na wieżę, że być może uderzyli na pasie w ptaka lub dwa ptaki i proszą o sprawdzenie DS na tę okoliczność. Inspekcja wykazała szczątki mewy na DS. 15 min. po starcie załoga przekazała informację o drganiach silnika i podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu. Samolot bezpiecznie wylądował.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną zdarzenia polegającego wпадnięciu ptaka do silnika było pojawienie się ptaka na DS w czasie pomiędzy jej sprawdzeniem, a startem samolotu.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:

Zdarzenie miało miejsce po zachodzie słońca, co mogło utrudnić obserwację DS. i jej okolic w trakcie jej sprawdzania..

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Zalecenie, aby w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widoczności sprawdzanie DS odbywało się z prędkością dostosowaną do warunków meteorologicznych.
2. Zalecenie, aby w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widoczności na sprawdzanie DS powinno się zabierać dodatkową osobę (np. KRLN).
3. Rozważyć możliwość wyposażenia samochodu DOP w dodatkowe światła o dużej intensywności (szperacze).

Nadzorujący badanie

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*