



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1092/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>27 maja 2016 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Port lotniczy Catania [LICC]</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Boeing 737-400</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>Enter Air sp. z o.o., Al.Krakowska 106, 02-256 Warszawa</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot zawodowy liniowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<b>169</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Tomasz Makowski</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Nie powoływano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>Raport/Informacja o zdarzeniu</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>07.06.2016 r.</b>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie startu z lotniska LICC na wysokości ok. 500 ft załoga zauważyła stado ptaków. Celem uniknięcia kolizji ze stadem kapitan włączył mod wznoszenia V/S i ustawił wartość 1000ft/min. Po chwili załoga, zaabsorbowana omijaniem stada ptaków, zauważyła, że samolot rozpędził się do prędkości ok. 220kts. Zmieniono mod wznoszenia na LVL CHG, a następnie schowano klapy. Następnie, w trakcie przywracania hermetyzacji (po wykonaniu startu NO BLEED TAKE OFF) załoga stwierdziła nagły wzrost temperatury EGT silnika nr 2. Kapitan rozłączył automat sterowania ciągiem i zmniejszył ciąg silnika nr 2. Dalsze wznoszenie i lot przebiegały bez uwag. Po

lądowaniu na lotnisku LFPG kapitan powiadomił dział MCC o przekroczeniu EGT na silniku nr 2 oraz dokonał wpisu w EDP-1. Przeprowadzona analiza rejestratora QAR wykazała przekroczenie EGT silnika nr 2 o 6°C przez 6 sekund (maksymalna 936°C). Dział MCC na podstawie jednorazowej zgody Wytwórcy silnika dokonał odpowiednich inspekcji a następnie samolot przebazowano lotem technicznym do bazy technicznej na lotnisko EPKT. Dalsza analiza parametrów lotu wykazała, że załoga w trakcie unikania kolizji z ptakami nie zredukowała ciągu ze startowego na ciąg wznoszenia (nie wybrano na panelu MCP modu N1), przez co w trakcie przekroczenia temperatury EGT silnik pracował na ciągu startowym. Po konsultacji z Wytwórcą samolotu podjęta została decyzja o wymianie silnika nr 2 (pomimo braku jednoznacznej informacji o konieczności remontu silnika w dokumentacji technicznej). Samolot do czasu wymiany silnika wyłączono z eksploatacji.

#### **Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:**

- Wyłączenie samolotu z eksploatacji;
- Wymiana silnika nr 2.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia było nie zredukowanie ciągu ze startowego na ciąg wznoszenia w trakcie manewru omijania stada ptaków podczas wznoszenia, co doprowadziło do krótkotrwałego przekroczenia EGT silnika nr 2.

#### **Czynniki sprzyjające:**

Zaabsorbowanie załogi czynnościami w trakcie manewru omijania stada ptaków podczas wznoszenia.

#### **Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie ma.

**Koniec**

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>