



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

Dot. zdarzenia nr: 1357/12

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 17 października 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Boeing 737-400, które wydarzyło się w dniu 9 października 2012 r., **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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie rozruchu silnika Nr 2 załoga stwierdziła odmienną niż zwykle akustykę towarzyszącą procesowi uruchamiania (w czasie ok 15 s). Rozruch wykonany był prawidłowo tzn.: przy N2~25%, podane zostało paliwo, a po ok 2-3s nastąpił zapłon. W początkowej fazie rozruchu wskazania przyrządów kontroli pracy silnika (EGT, N2, N1 oraz poziom wibracji) były bez uwag. Po osiągnięciu ok 480°C (maksymalna temperatura do uruchomienia wynosi 725°C) pojawiła się sygnalizacja "*flashing EGT Window*" wskazująca na możliwość przekroczenia maksymalnej temperatury uruchomienia silnika na ziemi (725°C). Nastąpiło zatrzymanie wzrostu N2 przy obrotach ok 48%, a N1 przy obrotach ok 15%. Nastąpił powolny wzrost EGT do temperatury 520°C, a pozostałe parametry wzrastały bardzo powoli. Kapitan przerwał rozruch wywołując jednocześnie listę kontrolną "*aborted start engine*". Po jej wykonaniu załoga skonsultowała się z personelem technicznym organizacji obsługowej. Po konsultacjach ponowiono próbę uruchomienia silnika wykorzystując prawy iskrownik. Wystąpiły takie same objawy jak w trakcie pierwszej próby uruchomienia silnika. Przerwano rozruch. Pasażerowie zostali przewiezieni do terminala. Podstawiono drugi samolot, który wykonał rejs.

Personel techniczny wykonał reset EFIS oraz wymienił świecę zapłonową lewego silnika. Po przeprowadzeniu tych czynności wykonano ponownie rozruch silnika, podczas którego

wszystkie parametry oraz proces rozruchu były w normie. Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia była niesprawność świecy zapłonowej silnika Nr 2.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Maciej Lasek: podpis na oryginale