



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 859/13

# UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr pil. Wiesław Jedynak
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 17 grudnia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika okoliczności incydentu lotniczego samolotu Boeing 737-400, który wydarzył się w dniu 16 czerwca 2013 r., podczas startu z lotniska w Palma de Mallorca, Hiszpania, - LEPA.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Załoga wykonywała start z pasa 06R. Temperatura na lotnisku startu wynosiła 34°C. Załoga zastosowała metodę redukcji ciągu do startu ASSUMED TEMPERATURE. Podczas rozbiegu, w trakcie rotacji samolotu temperatura EGT lewego silnika przekroczyła dopuszczalną wartość 930°C i maksymalnie wyniosła 936,5°C. Na wysokości 630 stóp RA nastąpiła reakcja PF i cofnięcie manetki lewego silnika do pozycji 99,8%, co spowodowało spadek temperatury EGT do wartości 922°C. Przekroczenie wartości temperatury EGT trwało 18 sekund. Zgodnie z AMM 72-00-00/698.17, jeżeli przekroczenie EGT mieści się w granicach pomiędzy 930°C i 940°C przez czas do 20 sekund oraz jeśli Service Bulletin 737-77-1042 jest wykonany, nie wymagana jest żadna akcja serwisowa. Biuletyn ten był wykonany na samolocie, dodatkowo wykonano po lądowaniu przegląd silnika nie znajdując żadnych nieprawidłowości.

**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 dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania, uznając iż:**

**Przyczyną incydentu lotniczego była:**

**Niewłaściwa obserwacja parametrów silników przez pilota monitorującego w warunkach wysokiej temperatury zewnętrznej.**

**Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:**

Zredukowanie ciągu do startu metodą ASSUMED TEMPERATURE, przy istniejącej możliwości większej redukcji temperatury przy zastosowaniu metody NO BLEED TAKE OFF lub IMPROVED CLIMB bądź połączenia tych dwóch metod.

**Nadzorujący badanie:**

mgr Wiesław Jedynek *podpis na oryginale*