



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1063/13

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 12 lipca 2013 r., na lotnisku Hurgada, Egipt, HEGN.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga wykonywała rozruch silnika nr 2, metodą CROSS-BLEED START. Po 21 sekundach od rozpoczęcia procedury, przy obrotach N2 23,5% zostało podane paliwo. Rekomendowane N2 w momencie podania paliwa powinno wynosić 25%. Po podaniu paliwa nastąpił przyrost EGT, która po 29 sekundach osiągnęła wartość 725°C (co stanowi maksymalną wartość dla rozruchu). Temperatura rosła dalej i po kolejnych 5 sekundach osiągnęła maksymalną wartość 731°C, po czym zaczęła maleć. Silnik ustabilizował swoją pracę przy temperaturze EGT 614°C. Całkowity czas przekroczenia temperatury EGT wynosił 11 sekund. Po powrocie do bazy technicznej samolot został poddany inspekcji zgodnie z AMM 72-00-00. Analiza pokazała, że przekroczenie to znajdowało się w dopuszczalnych ramach, bez wpływu na dalszą eksploatację silnika i nie wymagało dalszych czynności sprawdzających.

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 uchylającą 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 było:

Zbyt wczesne podanie paliwa przez załogę podczas uruchomienia silnika oraz nie wykonanie procedury ABORTED ENGINE START, po wystąpieniu przekroczenia maksymalnej temperatury EGT.

Nadzorujący badanie:

mgr Wiesław Jedynek *podpis na oryginale*