



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1065/13

# 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 13 lipca 2013 r., na lotnisku Goteborg, Szwecja, ESGG.

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

Po uruchomieniu silnika nr 1, przed ustabilizowaniem się parametrów silnikowych nastąpiło zadziałanie ABNORMAL START ADVISORY SYSTEM (Objawiający się miganiem wyświetlacza cyfrowego temperatury gazów wylotowych EGT) przez czas ok. 5 sekund. Po dalszym prawidłowym rozruchu wskazania ostrzegawcze mogą być zresetowane przez wciśnięcie przycisku FUEL USED RESET SWITCH zamontowanym w części FUEL FLOW/FUEL USED INDICATION na EIS PRIMARY PANEL. Po rozruchu silników załoga przystąpiła do wykonywania procedury BEFORE TAXI. Przy próbie włączenia zasilania z generatora nr 1 silnik nr 1 wyłączył się. Załoga powróciła na stanowisko postojowe, gdzie personel techniczny dokonał sprawdzenia silnika. Analiza zapisów parametrów silnika nr 1 pokazała zmniejszone wartości obrotów N1 (14,2% przy obrotach silnika nr 2 22,0%) i N2 (44,6 przy obrotach silnika nr 2 60,6%) oraz podwyższone EGT (585,5°C przy EGT silnika nr 2 487,5°C) oraz FF (3,66 przy FF silnika nr 2 3,26). Wizualna inspekcja oraz sprawdzenie filtrów FUELL BYPASS nie wykazały żadnej usterki. Wykonano dodatkowe uruchomienie oraz udany test na mocy IDLE. W wyniku nie znalezienia usterki samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji.

**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:**

**Samoczynne wyłączenie się silnika nr 1 na mocy IDLE, bez stwierdzenia przyczyny.**

**Nadzorujący badanie:**

mgr Wiesław Jedynak *podpis na oryginale*