



Dot. incydentu nr: 154/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 11 lutego 2015 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego samolotu B737-400, które ujawniono w dniu 12 lutego 2013 r. po lądowaniu w Warszawie (EPWA), 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie przeglądu samolotu po powrocie do Warszawy wykryto uszkodzenia kołpaków i łopatek wentylatorów obu silników. Badania boroskopowe pozwoliły na wykrycie licznych uszkodzeń łopatek sprężarek wysokiego ciśnienia obu silników. Nie stwierdzono odchyień od normy w pracy obu silników. W gondoli podwozia znaleziono żwirki w postaci kamyków wielkości kilku milimetrów o ostrych krawędziach.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było zassanie do silników piasku służącego do poprawy hamowania na drodze startowej na lotnisku Kiruna (ESNQ) w trakcie użycia odwracacza ciągu przy niewielkiej prędkości postępowej samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

W Biuletynie Bezpieczeństwa nr 1/2013 zalecono stosowanie procedury *rolling take-off* przy wyborze ciągu startowego oraz przypomniano zasady użycia odwracacza ciągu przy dobiegu opisane we Flight Crew Manual B737.

Powyższe zagadnienia są omawiane w trakcie szkoleń okresowych.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35