



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

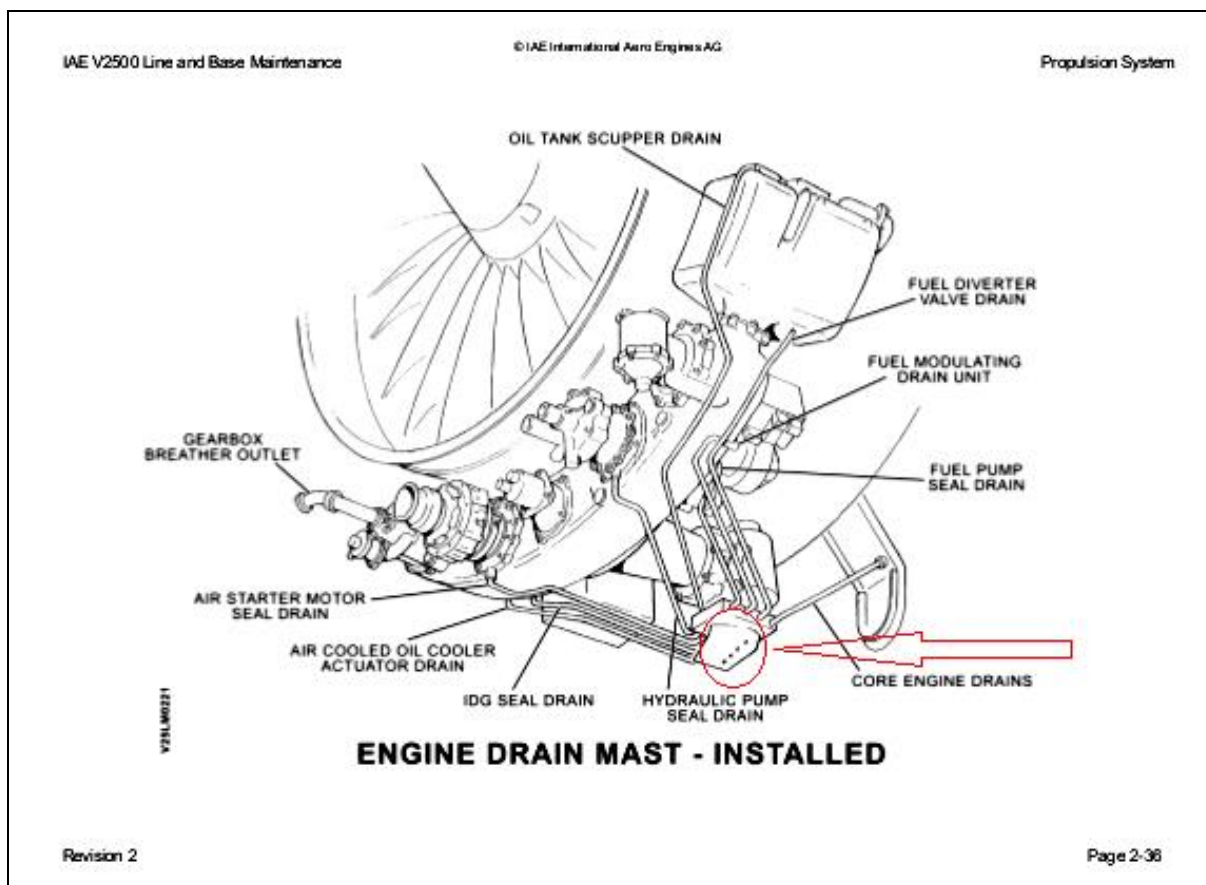
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1467/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>24 lipca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>lotnisko Katowice-Pyrzowice (EPKT)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Airbus A320-232</i>			
Dowódca SP:	<i>brak danych</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>brak danych</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Jaworski</i>			
Podmiot badający:	<i>na podstawie zgłoszenia</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>19 kwietnia 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga startującego samolotu przerwała start w związku z wyświetleniem się alertu *ENG #2 FAIL*. Prędkość w momencie przerwania startu była poniżej *V1*. Dobieg został wykonany poprawnie w osi drogi startowej. Po wyłączeniu silnika nr 2 samolot na jednym pracującym silniku podkołował na stanowisko postojowe. Po opuszczeniu pokładu przez pasażerów została wezwana organizacja obsługi.

Po otwarciu osłon silnika i oględzinach stwierdzono ślad wycieku paliwa z *DRAIN MAST* (drenaże silnikowe) – wskazane czerwoną strzałką rysunku poniżej.



Wykonano kilka prób na mocy biegu jałowego (*IDLE*). Przy pierwszej z nich zauważono paliwo sączące się z *DRAIN MAST* pochodzące z drenażu *FMU* (Fuel Management Unit, zespół sterujący paliwem). W kolejnych próbach sączenie się paliwa nie występowało. W trakcie lokalizacji usterki zresetowano *FADEC* (Full Authority Digital Engine Control, w pełni autonomiczne cyfrowe sterowanie silnikiem) oraz sprawdzono szczelność połączeń układu paliwowego. Następnie wykonano próbę na mocy biegu jałowego (*IDLE*) oraz kilka prób na pełnej mocy (*FULL POWER*). Po każdej z tych prób sprawdzano czy nie pojawia się wyciek z *DRAIN MAST*. Wyciek nie pojawiał się. Po zakończeniu prób i otwarciu osłon silnika sprawdzono stan silnika – nie stwierdzono anomalii.

Po w/w czynnościach samolot został dopuszczony do lotów. W czasie kolejnych lotów nie było problemów z silnikiem.

Stwierdzono że przyczyną alertu *ENG #2 FAIL* był błąd systemu *FADEC*.

Wyciek paliwa z *DRAIN MAST* spowodowany był zebraniem się nadmiaru paliwa w linii *FMU* i następnie jego wyrzuceniem na zewnątrz w czasie przyspieszania silnika do pełnej mocy. Zgromadzone w linii *FMU* paliwo było pozostałością po pracach obsługowych wykonywanych trzy dni przed zdarzeniem.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną wyświetlenia się alertu *ENG #2 FAIL* był błąd systemu *FADEC*.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Brak.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>