



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT 2020/3089**

**UCHWAŁA**

**z dnia 13 kwietnia 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Cessna C525A CJ2
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-KCK
<b>Data zdarzenia:</b>	26 września 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Nicea (LFMN)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

**1. Zdarzenie miało następujący przebieg i towarzyszyły mu następujące okoliczności:**

W dniu 26 września 2020 r. o godz. 15:00 UTC, podczas uruchamiania lewego silnika przed wylotem samolotu Cessna C525A CJ2 z Nicei (LFMN) do Sztokholmu-Arlanda (ESSA), załoga zauważyła, że nie rosną obroty wirnika niskiego ciśnienia, w związku z czym natychmiast przerwano rozruch silnika. Załoga próbowała ręcznie obrócić wentylator silnika, ale okazało się to niemożliwe.

Po konsultacjach z CAMO i personelem obsługi technicznej operatora oraz producentem silnika wezwano do Nicei mechanika z Centrum Serwisowego Cessny w Paryżu w celu wykonania kontroli boroskopowej silnika. Mechanik nie wykrył uszkodzeń wirników sprężarki i turbiny, ale określił, że prawdopodobnie silnik jest uszkodzony w strefie turbiny niskiego ciśnienia.

W związku z powyższym producent silnika FJ44-2C Williams International poinformował operatora o konieczności skierowania silnika do rozbiórki i remontu w ich warsztacie.

Podczas rozbiórki silnika producent ustalił, że przyczyną zablokowania wirnika było pęknięcie korpusu zespołu kierownic pierwszego stopnia turbiny niskiego ciśnienia (P/N 115316). Przesłany do operatora lakoniczny raport z rozbiórki silnika nie zawierał szczegółowego opisu uszkodzeń, dokładnego miejsca uszkodzenia oraz zdjęć. Taka

sytuacja spowodowała u operatora wiele wątpliwości dotyczących bezpiecznej eksploatacji tego typu silników.

Producent argumentował, że nie może przedstawić szczegółowych informacji o uszkodzeniach, gdyż prowadziłoby to do ujawnienia szczegółów konstrukcyjnych, co stanowi chronioną prawem własność intelektualną.

W tej sytuacji, na prośbę operatora, PKBWL zwróciła się o pomoc do NTSB celem wyjaśnienia przedstawionych powyżej wątpliwości.

W odpowiedzi NTSB stwierdziła, że producent mógł lepiej i dokładniej wyjaśnić operatorowi wątpliwości bez konieczności ujawniania informacji zastrzeżonych.

Ponadto zauważono, że w Biuletynie Serwisowym brak było wystarczających informacji na temat różnic pomiędzy poszczególnymi typami zespołów kierownic, co doprowadziło do sprzecznych stanowisk producenta w zakresie ich zamienności.

Podjęte działania przez operatora i PKBWL nie wpłynęły na zmianę stanowiska producenta w sprawie ustalenia bezpośredniej przyczyny uszkodzenia silnika.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

**Przyczyną zdarzenia było pęknięcie korpusu na całym obwodzie zespołu kierownic pierwszego stopnia turbiny niskiego ciśnienia, które spowodowało przemieszczenie się rozdzielonych części i zablokowanie wirnika. Pierwotnej przyczyny pęknięcia nie ustalono.**

## **3. Czynniki sprzyjające zdarzeniu:**

Nie określono.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**

Nie sformułowano.

## **5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**