



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1148/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

W dniu 19 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Operatora, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu CESSNA 560-XL, które wydarzyło się w dniu 04 września 2011 r., podczas lotu na poziomie FL200, po starcie z lotniska w Nicei. 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/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Opis okoliczności zdarzenia lotniczego:

Przygotowanie do lotu oraz sam start odbył się normalnie do wysokości ok FL150. Na tej wysokości zaświeciła się sygnalizacja pożaru prawego silnika, załoga wykonała "memory items", zatrzymała wznoszenie oraz poinformowała ATC. W czasie wykonywania "memory items" przy zdjęciu manetek na IDLE sygnalizacja pożaru zgasła. Załoga doszła do wniosku że to jest BLEED LEAK OH HOT AIR. W locie poziomym wykonała „checkliste Engine Fire”, następnie przygotowała samolot do lądowania w Niceii oraz „checkliste Single Engine Approach and Landing”. Podczas podejścia do lądowania ATC podało że nie obserwują pożaru oraz dymu z silnika. Po lądowaniu w asyście straży pożarnej, zatrzymała samolot na drodze kołowania i poprosiła o potwierdzenie ATC braku płomieni oraz dymu z silnika, następnie kontynuowała kołowanie na stanowisko postojowe.

Podczas prac obsługowych wymieniono wadliwy dukt razem z uszczelnieniem. Sprawdzono osłonę silnika w miejscu wycieku nie znaleziono uszkodzeń. Sprawdzono pozostałe elementy w pobliżu wycieku, też nie znaleziono uszkodzeń.

Przyczyną incydentu była nieszczelność z odbioru wysokiego ciśnienia z silnika. Nieszczelność była spowodowana zużyciem eksploatacyjnym uszczelnienia, na połączeniu rur.

Zastosowane środki profilaktyczne:

O zdarzeniu poinformowano pozostałych pilotów w firmie.

Komisja nie formułowała zaleceń bezpieczeństwa lotów.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Piotr Lipiec *podpis na oryginale*