

A220 Swiss znowu w powietrzu

#Lotnictwo cywilne 17 października 2019

Wczoraj, 16 października, większość należących do Swiss International Air Lines odrzutowców Airbus A220 (Bombardier CSeries) po wykonaniu przeglądów technicznych została przywrócona do wykonywania lotów komercyjnych.



Po dokonaniu przeglądów silników Pratt & Whitney PW1524G większość szwajcarskich A220 powróciła do służby 16 października br. / Zdjęcie: Marcin Sigmund

Zaledwie dzień wcześniej szwajcarski narodowy przewoźnik zdecydował o uziemieniu całej swojej floty złożonej z 9 A220-100 (CS100) i 20 A220-300 (CS300) z powodu poważnej awarii silnika, do której doszło 15 października w A220-300 (HB-JCC), wykonującym lot z Londynu do Genewy, co zmusiło załogę do przymusowego lądowania na paryskim lotnisku im. Charles'a de Gaulle'a.

Był to już kolejny w ciągu ostatniego półrocza podobny przypadek, dlatego przewoźnik zdecydował o konieczności inspekcji napędzających te samoloty silników Pratt & Whitney PW1524G, co z kolei zmusiło linię do odwołania około 100 rejsów, w tym dwóch wtorkowych i jednego środowego do Warszawy.

Do pierwszej poważnej awarii skutkującej koniecznością wyłączenia w locie silnika w szwajcarskim A220-300 doszło 25 lipca br. podczas lotu z Genewy do Londynu, wykonywanego przez samolot o znakach rej. HB-JCM. Jej przyczyną było oderwanie się pierwszego stopnia sprężarki niskiego ciśnienia w lewym silniku, co zmusiło załogę do lądowania na lotnisku im. Charles'a de Gaulle'a.

Jeszcze w tym samym miesiącu inny A220 linii Swiss musiał przerwać lot na trasie Zurych – Dusseldorf z powodu problemów z silnikiem. Do kolejnego identycznego zdarzenia jak w lipcu doszło 16 września br. w samolocie o znakach rejestracyjnych

HB-JCA, wykonującym lot z Genewy do Londynu, w wyniku czego musiał on powrócić na lotnisko startu.

W związku tym zdarzeniem francuskie Bureau d'Enquetes et d'Analyses (BEA, Biuro Badań i Analiz) określiło problemy z silnikami Pratt & Whitney PW1524G jako poważne i poinformowało, że śledztwo zostało przekazane amerykańskiej National Transportation Safety Board (NTSB, Narodowej Radzie Bezpieczeństwa Transportu). 26 września br. amerykańska *Federal Aviation Administration* (Federalna Administracja Lotnictwa) wydała dyrektywę zdatności do lotu nakazującą przeprowadzenie inspekcji boroskopowej silników napędzających A220. Do momentu zidentyfikowania przez producenta głównej przyczyny uszkodzeń tych silników, wprowadzono też ograniczenie prędkości obrotowej sprężarki niskiego ciśnienia.

Pierwsze należące do Swiss International Air Lines A220 wróciły do służby 15 października br., a do wieczora następnego dnia loty wykonywały już wszystkie szwajcarskie samoloty tego typu z wyjątkiem jednego A220-100 i czterech A220-300.

Problemy z silnikami Bombardierów CSeries występowały już wcześniej. W maju 2014, podczas prób naziemnych samolotu CS100 o numerze seryjnym 50001 i znakach rejestracyjnych C-FBCS, prowadzonych w międzynarodowym porcie lotniczym w Montrealu, doszło do uszkodzenia i pożaru silnika spowodowanego niewłaściwym i zbyt częstym jego wyłączaniem, co uniemożliwiło prawidłowe wychłodzenie elementów silnika.

25 września br. w należącym do linii Air Tanzania A220-300 o znakach rejestracyjnych 5H-TCH, wykonującym lot z Mwanzy to Dar es Salaam w Tanzanii doszło do awarii silnika, w wyniku której załoga musiała go wyłączyć i wylądować awaryjnie w Mwanzie.

Do końca września br. zdobyto 525 zamówień na samoloty CSeries/A220, w tym 99 na A220-100 i 426 na A220-300, z czego dostarczono już 90 odrzutowców obu wersji ([Air Austral zamówiły A220](#), 2019-10-14, [Początek produkcji A220 w Mobile](#), 2019-08-06). Linie Swiss były pierwszym użytkownikiem Bombardierów CSeries, wprowadzając do eksploatacji CS100 w połowie 2016, a rok później także większe CS300. Przewoźnik ten jest obecnie największym na świecie użytkownikiem samolotów CSeries/A220. Innymi liniami dysponującymi licznymi flotami tych odrzutowców są amerykańskie Delta Air Lines (26) i łotewskie airBaltic (20, [Nowe trasy Air Baltic](#), 2019-10-10).

Na podstawie informacji Marcina Sigmunda

Powiązane wiadomości

[A220 Swiss znowu w powietrzu \(2019-10-17\)](#)

[Początek produkcji A220 w Mobile \(2019-08-06\)](#)

[Budowa linii montażu A220 w USA \(2019-01-17\)](#)

CSeries oficjalnie w portfolio Airbusa (2018-07-10)
ETOPS 180 dla A220 (2019-01-15)
A220-300 dla Air France (2019-07-31)
Air France rezygnują z plastiku (2019-06-11)
Kraków na mapie połączeń Air France (2019-07-24)
Nowe trasy Air Baltic (2019-10-10)
Dwudziesty A220 dla airBaltic (2019-09-21)
Bałtyckie A220 (2019-08-09)
Air Austral zamówiły A220 (2019-10-14)
Pierwszy Dreamliner dla Air Austral (2016-05-25)
Jednoklasowy A380 (2009-01-17)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o