



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3451/18			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>06 października 2018r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Zamość (EPZA)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Cessna U206G</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy turystyczny PPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	6
Nadzorujący badanie:	<i>Roman Kamiński</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu/raport/</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>29 stycznia 2019r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 06.10.2018 r. na lotnisku EPZA odbywały się skoki spadochronowe z wykorzystaniem samolotu Cessna U206G. Był to dziewiąty w tym dniu wylot na zrzut skoczków. Pilot po przyjęciu samolotu od innego pilota, dokonał przeglądu przedlotowego oraz określił stan paliwa i oleju. Danego dnia wcześniejsze loty wykonywało dwóch pilotów. Według oświadczenia pilota, samolot nie wykazywał żadnych odchyżeń od prawidłowych parametrów pracy podczas prób silnika i poprzednich pięciu lotów wykonanych przez tego pilota. Pilot o godz. 17:30 przystąpił do wykonania kolejnej operacji na zrzut skoczków. Na pokładzie znajdowało się pięciu skoczków spadochronowych. Zrzut skoczków miał nastąpić z wysokości 1500m. Podczas fazy rozpędzania parametry silnika były w normie. Warunki pogodowe panujące na lotnisku były zgodne

z VMC. Samolot oderwał się od ziemi, po czym na wysokości ok. 5 m. nastąpiła utrata mocy silnika. Pilot zgłosił awarię, przerwał start, bezpiecznie wylądował i zakończył dobieg na drodze startowej. Po zatrzymaniu samolotu pilot zarządził ewakuację z uwagi na wydobywający się dym i podejrzenie pożaru w komorze silnika. Ewakuacja przebiegła pomyślnie, nikt nie odniósł obrażeń. Po demontażu osłon silnika pilot nie stwierdził pożaru. Awarii uległ silnik - wybity został otwór w karterze przez korbowód trzeciego cylindra (rys.1). Innych uszkodzeń nie wykryto.



Rys.1 Widok uszkodzonego kartera silnika [źródło:użytkownik]

W toku dalszych badań stwierdzono, iż rejestrator JPI EDM 830W monitorujący pracę silnika, z nieznanych komisji przyczyn przestał zapisywać parametry pracy tak jak pierwotnie. Ustalono, że w momencie instalacji, urządzenie zapisywało rekordy co 6 sekund, a od lipca 2018 pojawiły się interwały co 8 min 30s., co miało ogromny wpływ na ilość danych do analizy parametrów pracy silnika. Ta niewykryta wcześniej nieprawidłowość konfiguracji urządzenia wpłynęła na to, że w/w przekroczenie nie zostało wychwycone i zarejestrowane. Dalsze badania i weryfikację silnika przeprowadzono w firmie LOMA AIR w Belgii. Podczas weryfikacji wykryto liczne uszkodzenia mechaniczne wewnątrz silnika spowodowane przez urwaną śrubę mocowania korbowodu (rys.2). Firma wyniki badań przedstawiła w raporcie technicznym IO-520-F 280064-R SP-TBW. Rozpoczęcie destrukcji zaczęło się od pęknięcia śruby utrzymującej korbowód, co w wyniku sił działających podczas pracy silnika na dużych obrotach doprowadziło do jej urwania, a następnie do dalszej degradacji poszczególnych elementów silnika.



Rys.2 Widok urwanej śruby mocowania korbowodu[źródło: użytkownik]

Przyczyna zdarzenia:

Prawdopodobną przyczyną incydentu było przekroczenie podczas poprzedniego lotu dopuszczalnej prędkości obrotowej silnika (tzw. "rozkrętka silnika"), co doprowadziło do jego uszkodzenia.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Wprowadzono regularne odczyty i analizę parametrów pracy silnika co 50 godz.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Roman Kamiński	