



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 1368/20

UCHWAŁA

z dnia 1 lipca 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Tecnam P92 ECHO</i>
Znaki rozpoznawcze SP:	<i>SP-SAWS</i>
Data zdarzenia:	<i>7 czerwca 2020 r.</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>Bedoń Wieś</i>

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, **działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 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:

W dniu 7 czerwca 2020 r. o godz. 12:30 z lotniska Elbląg (EPEL) wystartował samolot Tecnam P92 ECHO. Jego pilot planował wykonać przelot na lotnisko w Katowicach (EPKM). Zbliżając się do Łodzi, około godziny 15:00, kiedy samolot znajdował się na wysokości około 2200 ft, pilot poczuł szarpnięcie samolotem, usłyszał huk i silnik wyłączył się. Do lądowania awaryjnego pilot wybrał łąkę. Przed przyziemieniem pilot zauważył przebiegający w poprzek rów. Aby przyziemić samolot za rowem ściągnął na siebie drążek sterowy. Samolot wzniósł się na wysokość około 4m, przeleciał nad rowem, ale w wyniku utraty prędkości został przeciągnięty i spadł na ziemię. Pilot i pasażerka nie odnieśli obrażeń. Pilot po wyjściu z kabiny zauważył, że na samolocie brakuje jednej łopaty śmigła. Podczas przeglądu samolotu wykryto uszkodzenie przedniej goleni, ramy silnika i osłony piasty śmigła. Urwanie uchwytu łopaty nastąpiło na obwodzie ostatniego wcięcia gwintu. Ustalono, że śmigło marki KASPAR zamontowano na samolot z silnikiem Rotax 912 UL (80KM) w dniu 4 kwietnia 2018 r. Pilot zauważył, że podczas lotów przy obrotach silnika około 5000 obr./min. występują dość duże drgania samolotu. Użytkownik zdemontował śmigło (które było na gwarancji) i w dniu 15 czerwca 2018 r. przekazał producentowi, który potwierdził, że śmigło było niewyważone. Po wyważeniu śmigła, drgania samolotu ustąpiły. Ustalono, że samolot z niewyważonym śmigłem nalatał 22 godz. Na podstawie przeprowadzonej ekspertyzy śmigła w Politechnice Śląskiej stwierdzono,

że pęknięcie uchwytu łopaty śmigła samolotu urwanej podczas lotu miało przebieg cykliczny o charakterze zmęczeniowym oraz nastąpiło w miejscu występowania karbu geometrycznego (gwintu) a zarazem obszarze najwyższego momentu gnącego. Określono, że przyczyną pęknięcia uchwytu łopaty śmigła mógł być karb geometryczny powstały w wyniku obróbki ubytkowej lub praca śmigła, które nie było wyważone w sposób prawidłowy.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Pęknięcie łopaty śmigła samolotu o charakterze zmęczeniowym, które zostało spowodowane nałożeniem się dwóch czynników, nieprawidłowego wyważenia śmigła oraz tym, że pęknięcie nastąpiło w miejscu występowania karbu geometrycznego a zarazem obszarze najwyższego momentu gnącego.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania naprawcze/profilaktyczne zaproponowane przez producenta/użytkownika statku powietrznego.

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

CZŁONEK

Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych



Roman Kamiński

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY

Państwowej Komisji

Badania Wypadków Lotniczych.



Bogusław Trela