



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	43/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	14 stycznia 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot SAAB-340A			
Dowódca SP:	pilot samolotowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
				3
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	21 grudnia 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał lot z lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) na lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA). Przed lotem o godzinie 18.30 mechanik obsługujący samolot przystąpił do wykonywania czynności związanych z przygotowaniem samolotu do wykonania operacji lotniczej. W czasie przeglądu nie stwierdził luźnych lub otwartych osłon a wszystkie zamki były pozamykane. Po przybyciu do samolotu załogi, pilot dokonał ponownego przeglądu samolotu podczas, którego również nie stwierdzono luźnych osłon a zamki i zabezpieczenia były prawidłowo pozamykane.

Podczas startu, po oderwaniu się samolotu od ziemi pojawiły się wyraźnie odczuwalne wibracje. Parametry pracy silników nie odbiegały od normy i odpowiadały ustawionej mocy do startu. Po osiągnięciu wysokości akceleracji i ustaleniu parametrów wznoszenia, załoga stwierdziła, że podczas startu otworzyła się osłona lewego silnika a odczuwalne wibracje odpowiadają tempu wahań otwartej pokrywy.

Natychmiast zdecydowano o przerwaniu lotu i powrocie na lotnisko EPGD. Po przerwaniu wznoszenia na wysokości 3000 stóp, przejściu do lotu poziomego i ustabilizowaniu prędkości na 160 węzłów, otwarta osłona zamknęła się, czemu towarzyszył zanik poprzednio odczuwalnych wibracji. Lądowanie przebiegało normalnie. Po lądowaniu dokonano oględzin osłon i przedziału silnika. Stwierdzono uszkodzenia krawędzi osłony i wgniecenia na jej powierzchni. Nie stwierdzono poważnych uszkodzeń ani ubytków w konstrukcji osłony, jej zawiasów i zamków. Nie stwierdzono również żadnych uszkodzeń w obrębie przedziału silnika.

Podczas oględzin osłony silnika stwierdzono, że zabezpieczenie przedniego zamka jest obluzowane tak, że było możliwe jego odblokowanie pod wpływem drgań. Kierunek otwierania blokady zamka jak i zamka pokrywał się z kierunkiem napływu strug powietrza. Jest możliwe, że w wyniku jednoczesnego oddziaływania drgań zespołu napędowego i naporu strug powietrza obluzowana blokada zamka otworzyła się a następnie doszło do otwarcia przedniego zamka. Tylony zamek pozostał zamknięty jednak pod naporem powietrza osłona odkształciła się tak, że nastąpiło jej całkowite otwarcie. Po oględzinach zdecydowano o wymianie całej pokrywy silnika.

Stwierdzono, że obluzowanie zabezpieczenia zamka, o którym powyżej mowa, mogło nastąpić wskutek zużycia długotrwałą eksploatacją. Mając to na uwadze, dokonano sprawdzenia poprawności działania zamków i zabezpieczeń osłon oraz luków we wszystkich samolotach zwracając szczególną uwagę na luzy i uszkodzenia wynikające ze zużycia elementów

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Otwarcie osłony silnika w locie wskutek odblokowania zabezpieczenia. Odblokowanie nastąpiło prawdopodobnie wskutek nałożenia się następujących czynników: drgań, napływu strug powietrza i luzów powstałych podczas długotrwałej eksploatacji.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- 1) Poinformowanie personelu latającego o przebiegu zdarzenia.
- 2) Sprawdzenie poprawności działania zamków i zabezpieczeń osłon oraz luków we wszystkich samolotach ze szczególnym zwróceniem uwagi na luzy i uszkodzenia wynikające ze zużycia elementów.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>