



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1758/17			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	22 lipca 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Bielsko-Aleksandrowice [EPBA]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Cessna U206G Stationair			
Użytkownik / Operator SP:	Skoki BB ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	6
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE MA			
Data zakończenia badania:	26.09.2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia (na podstawie zgłoszenia/raportu Użytkownika oraz dokumentacji nadesłanej przez Organizację obsługową PART PL.145.036):

Dnia 22 lipca 2017 r. ok. godz. 18:30 LMT pilot samolotu wykonywał kolejny dziesiąty lot na wywożenie skoczków spadochronowych z lotniska Bielsko-Aleksandrowice [EPBA]. Podczas wznoszenia po starcie, na poziomie FL115 nastąpiło nagłe przerwanie pracy silnika. Skoczkowie sprawnie opuścili samolot i wylądowali bezpiecznie. Silnik samolotu podjął pracę, lecz działał nierównomiernie i z zauważalnie mniejszą mocą, po czym znów przerwał pracę. Pilot wyłączył pompę elektryczną i przełączył zawór paliwowy, w wyniku czego silnik znów zadziałał. Pilot zasłonił zasłonki, silnik znów się zatrzymał i temperatura głowic szybko spadła do granicy „zielonego” zakresu. Pilot lekko cofnął dźwignię przepustnicy i wzbogacił mieszankę, po czym

silnik znów podjął pracę; pilot stwierdził, że silnik gorzej działa na mniejszym ładowaniu, ustawił więc większą wartość ładowania (22-25 cali) i wykonał normalne lądowanie na lotnisku. Przy zmniejszeniu obrotów po wylądowaniu silnik znów przestał pracować, a śmigło zatrzymało się. Pilot stwierdził, że poziom paliwa w obu zbiornikach jest wystarczający (lewy ok.40 l, prawy ok.50 l) oraz że nie doszło do „zassania” zbiorników.



1, 2 – Grzybki zaworowe zdemontowane z silnika (po prawej uszkodzony – zagięty – pochodzący z zaworu ssącego cylindra nr 1; na zdjęciu dolnym jego trzonek z objawami zatarcia.

Podczas sprawdzania stanu technicznego silnika Continental IO-520F nr fabr. 564914 przez organizację PART-145 w dniach 24-28.07.2017 r. stwierdzono, że:

- nalot silnika od początku eksploatacji wynosi 1610,2 godz.
- nalot silnika od ostatniej naprawy głównej wynosi 9,8 godz.
- nastąpiło zatarcie trzonka zaworu ssącego w prowadnicy zaworowej cylindra nr 1,
- nastąpiło zgięcie trzonka zaworu ssącego, uniemożliwiające jego zamknięcie i powodujące nierównomierną pracę silnika.

W organizacji PART-145 wykonano:

- wymianę zespołu cylindra nr 1,
- kontrolę szczelności wszystkich cylindrów silnika,
- wymianę oleju,
- sprawdzenie zawartości filtra pełnego przepływu na zawartość opiłków,
- boroskopową inspekcję wnętrza cylindrów ze szczególnym uwzględnieniem zaworów (ssących i wydechowych).

Zdecydowano o wysłaniu zdemontowanego cylindra nr 1 wraz z zaworem do Wytwórcy silnika dla określenia przyczyny niesprawności.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było zanieczyszczenie oleju w silniku, które spowodowało zawieszenie kasownika luzów zaworowych na zaworze ssącym cylindra nr 1 i doprowadziło do zatarcia trzonka tego zaworu w prowadnicy zaworowej, połączonego z jego zgięciem.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie stwierdzono.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Nie podejmowano.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

Zalecenie Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	