



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 187/03**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| Przewodniczący posiedzenia,<br>Z-ca przewodniczącego Komisji: | mgr inż. Andrzej Pussak     |
| Członek Komisji:  | dr inż. Dariusz Frątczak    |
| Członek Komisji:  | mgr inż. Bogdan Fydrych     |
| Członek Komisji:  | mgr inż. Jerzy Kędziński    |
| Członek Komisji:  | dr n. med. Jacek Rożyński   |
| Członek Komisji:  | mgr inż. Waldemar Targalski |
| Członek Komisji:  | dr inż. Stanisław Żurkowski |

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 9 maja 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu L-410 UVP E15 Turbolet o znakach rozpoznawczych SP-TPB, które wydarzyło się w dniu 29 października 2003 r. po starcie z lotniska Katowice-Pyrzowice (EPKT), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjmuje ustalenia wyżej wymienionego podmiotu dokonane wraz z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i uznaje, iż:

### **Przebieg i okoliczności incydentu:**

Po starcie z lotniska Katowice-Pyrzowice (EPKT) do lotu sprawdzającego procedury i urządzenia radiowo-nawigacyjne lotniska Kraków-Balice (EPKK), w piątej minucie po starcie, na wysokości 1140 m nad powierzchnią ziemi, w locie ustalonym, wystąpiła awaria lewego silnika. Zjawisku towarzyszył głuchy odgłos, śmigło zostało przestawione automatycznie w chorągiewkę, piloci ręcznie wyłączyli dopływ paliwa do tego silnika. Do chwili zaistnienia zdarzenia parametry pracy obu silników były zgodne z WT. Nie było pożaru. Nie było sygnalizacji drgań. Załoga wykonała zakręt w kierunku lotniska Katowice-Pyrzowice i wykorzystując drugi silnik, wylądowała bez dalszych uszkodzeń.

### **Przyczyną incydentu było:**

Zmęczeniowe urwanie się łopatki turbiny sprężarki na poziomie zamka jodełkowego osadzonego w dysku turbiny. Ognisko zmęczeniowe powstało na powierzchni czołowej zamka, w jego narożniku. Urwana łopatka spowodowała rozległe uszkodzenia wewnętrzne wirujących części gorących i współpracujących z nimi części stałych, co wywołało nadmierne wibracje całego silnika, które doprowadziły do szybkiego uszkodzenia układu olejowego i regulatora obrotów śmigła.

**Komisja nie akceptuje zaproponowanego zalecenia dotyczącego bezpieczeństwa.**

**Komisja nie określa dodatkowo zaleceń dotyczących bezpieczeństwa** wobec nieotrzymania od producenta silnika analizy niezawodności w zakresie tego typu przypadków wraz z podaniem proponowanych zabezpieczeń w stosunku do pozostałego sprzętu użytkowanego w Polsce.

Podpisy Komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Dariusz Frątczak

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Bogdan Fydrych

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Jerzy Kędzierski

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Jacek Rożyński

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Waldemar Targalski

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

*podpis na oryginale*