



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 689/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 marca 2013 r., przedstawionych przez producenta wyników przeprowadzonego badania incydentu lotniczego śmigłowca PZL W-3A Sokół, który wydarzył się w dniu 21 czerwca 2011 r. we Włoszech po locie, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności incydentu:

W czasie przeglądu polotowego stwierdzono obfity wyciek oleju z rurki spływu oleju z zespołu turbiny napędowej lewego silnika. Niesprawność uniemożliwiła dalszą eksploatację tego silnika.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną niesprawności było pęknięcie zmęczeniowe korpusu w zespole rurki spływu oleju z łożysk turbiny napędowej. Pęknięcie mogło być wynikiem jednoczesnego wystąpienia następujących zjawisk: powierzchniowej wady w pobliżu pęknięcia korpusu spływu oleju, naprężeń montażowych, oddziaływania mechanicznego osłony termicznej na korpus spływu oleju oraz wysokich drgań w zespole turbiny napędowej. Na podwyższenie poziomu drgań w zespole turbiny napędowej miały wpływ: błędy kształtu gniazda łożyska rolkowego w zespole turbiny napędowej, zwiększone bicie elementów w wale transmisyjnym silnika oraz zniekształcenie pakietów w tym wale.

Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Wprowadzono dodatkowe sprawdzenia metodą FPI (Fluorescent Penetrant Inspection) i RTG (kontrola rentgenowska) w zespole rurki spływu oleju z łożysk turbiny napędowej oraz innych podobnych odlewanych części, które nie miały tych badań w procesie produkcji.

2. Przeprowadzono szkolenia personelu w zakresie dopasowywania i montażu rurek spływu oleju w celu wykluczenia powstawania naprężeń montażowych.
3. Wykonano remont obrabiarki, na której wykonuje się szlifowanie gniazd łożysk dla poprawienia jakości obróbki tych gniazd.

Nadzorujący badanie

dr inż. Stanisław Żurkowski, Eur Ing *podpis na oryginale*