

Oderwanie pylonu silnika przyczyną katastrofy MD-11F

#Lotnictwo cywilne #Służby państwowe #Wypadki 22 listopada 2025

Według wstępnego raportu NTSB, oderwanie pylonu lewego silnika samolotu UPS MD-11F doprowadziło do katastrofy 4 listopada 2025 na międzynarodowym lotnisku im. Muhammada Alego w Louisville. Startując do lotu UPS 2976 samolot wzniósł się na wysokość kilku metrów, po czym uderzył w magazyn UPS za końcem pasa startowego 17R. W katastrofie zginęli wszyscy trzej członkowie załogi i 11 osób na ziemi, a 23 osoby zostały ranne, w tym dwie ciężko.



Zniszczenia okuć pylonu lewego silnika samolotu UPS MD-11F, który rozbił się 4 listopada 2025 na międzynarodowym lotnisku im. Muhammada Alego w Louisville / Ilustracja: NTSB

Badanie mocowań lewego pylonu ujawniło liczne uszkodzenia. NTSB poinformowała, że zarówno przednie, jak i tylne okucia

mocowania lewego pylonu uległy pęknięciu. Śledczy zidentyfikowali ślady pęknięć zmęczeniowych, a także uszkodzenia spowodowane przeciążeniami. W efekcie powstałych zniszczeń silnik i pylon oderwały się od lewego skrzydła i zatoczyły nad nim łuk, po czym spadły na ziemię.

Mocowanie pylonów silników podlega okresowym, ogólnym i szczegółowym kontrolom wizualnym. Ostatnia kontrola wizualna mocowania w feralnym samolocie miała miejsce w październiku 2021, a wymagane smarowanie łączników oporowych i łożysk sferycznych przeprowadzono 18 października 2025, zaledwie kilkanaście dni przed wypadkiem. Nie wiadomo dlaczego w czasie przeglądów niczego nie wykryto.



NTSB opublikowała zdjęcia pokazujące proces odrywania się pylonu lewego silnika samolotu UPS MD-11F i to jak płonący silnik przelatuje nad skrzydłem / Ilustracja: NTSB

8 listopada FAA wydała Dyrektywę w sprawie Zdatości do Lotu w Sytuacjach Awaryjnych 2025-23-51, zakazującą lotów samolotów MD-11 i MD-11F do czasu

zakończenia inspekcji i podjęcia działań naprawczych zatwierdzonych przez Dział Ciągłego Bezpieczeństwa Operacyjnego (Continued Operational Safety Branch). Dyrektywa zastępująca tę pierwotną, wydana 14 listopada, rozszerzyła zakres zakazu o samoloty serii DC-10 ze względu na podobną konstrukcję pylonów. Zgodnie z rekomendacją Boeinga, UPS uziemił swoje MD-11, które stanowią 9% jego floty, już 7 listopada.

Dochodzenie NTSB w sprawie lotu 2976 jest w toku. Śledczy nadal analizują konstrukcję, materiały, dokumentację techniczną, czynniki operacyjne i informacje z rejestratorów lotu. NTSB odzyskała zarówno rejestrator rozmów w kokpicie (CVR), jak i rejestrator danych lotu (FDR).