



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

Dot. zdarzenia nr: 678/08

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 1 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Boeing 737-400 o znakach rozpoznawczych SP-LLB, które wydarzyło się w dniu 9 września 2008 r., **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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał rejs LO677 na trasie WAW (Warszawa)-SVO (Szeremietiewo-Moskwa). W czasie podejścia do lądowania załoga usłyszała dudnienie w okolicy manetek silnika. Po chwili dudnienie ustało. Przy wypuszczaniu klap zjawisko pojawiło się ponownie. F/O (Pilot Flying) zameldował kapitanowi, że na wysokości 2600[ft] (~7,8NM) samolot nie przechwycił ścieżki. Kapitan stwierdził, że stabilizator nie przestawia się i jest w pozycji ok. "7", czyli takiej w jakiej samolot zazwyczaj ląduje. Kapitan polecił mocne trzymanie sterów i odłączył autopilota. Sterowanie samolotem było utrudnione, ale załoga widząc pas stwierdziła, że jest w stanie bezpiecznie wylądować. Podczas podejścia pojawiło się ostrzeżenie "GlideSlope" oraz "SinkRate". Samolot wylądował bezpiecznie na lotnisku SVO.

Do Moskwy udała się ekipa techniczna celem naprawy usterki. Stwierdzono że, ręczne przestawianie stabilizatora przy pomocy korby było możliwe w obie strony (NOSE UP, NOSE DOWN) ale ze znacznym i zmiennym oporem. W wyniku oględzin przedniego i tylnego mechanizmu przeniesienia napędu przestawiania stabilizatora, w tylnym przedziale za wręgą hermetyczną znaleziono szmatę wkręconą między linki a bęben śruby przestawiającej stabilizator. Zaobserwowano, że wkręcona szmata powoduje opory ruchu bębna, w wyniku czego cały układ przestawiania stabilizatora działa z oporami. Usunięto szmatę (postrzępione kawałki) spomiędzy linek i bębna oraz inne kawałki z przedziału stabilizatora. Wykonano inspekcję linki przestawiania stabilizatora w tylnym przedziale na długości odpowiadającej całemu zakresowi ruchu stabilizatora - uszkodzeń nie stwierdzono. Sprawdzono ręczne oraz elektryczne przestawianie stabilizatora przy klapach schowanych i wypuszczonych - działanie prawidłowe.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną incydentu była pozostawiona szmata w mechanizmie przestawiania stabilizatora, najprawdopodobniej podczas obsługi technicznej.

Komisja akceptuje podjęte przez użytkownika działania profilaktyczne:

- 1) Opracowanie biuletynu informacyjnego dla floty Boeing 737 dotyczącego zdarzenia (Biuletyn nr 09/08).
- 2) Przekazanie raportu z przeprowadzonego badania do LOTAMS do wykorzystania podczas okresowych szkoleń personelu technicznego.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*
.....