



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 271/09

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 31 października 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-400, które miało miejsce 08 maja 2009 r. po starcie z lotniska Warszawa-Okęcie [EPWA]. 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 na podstawie informacji nadesłanej przez Użytkownika podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po starcie na FL200 przy prędkości 270-280 kts z włączonym autopilotem nastąpiło lekkie (o ok.2°) wychylenie sterów w prawo. Po odłączeniu autopilota nie były wyczuwalne siły na wolancie, utrzymywało się jedynie ciągle przechylenie wolantu. Załoga zauważyła, że wskazówka położenia klap nie jest w pozycji UP, lecz tuż ponad nią (ok.1-1,5 mm). Ocena położenia klap z kabiny pasażerskiej nie potwierdziła wysunięcia klap ze względu na brak znaczników. Załoga podjęła decyzję o kontynuowaniu lotu i zmniejszeniu prędkości do 250 kts. Podczas podejścia do lądowania na lotnisku docelowym klapy wyszły symetrycznie na wskazane pozycje. Schowanie klap po lądowaniu przebiegało normalnie, jednak wskazówka położenia ponownie zatrzymała się przed osiągnięciem pozycji UP. Podczas kołowania słyszalne było metaliczne uderzenie z tyłu samolotu. Po zakołowaniu i wypuszczeniu klap na pozycję „5” z zewnątrz samolotu stwierdzono, że śruba napędowa prawej klapy przy kadłubie była rozłączona. Rejs powrotny odwołano.

### Przyczyna incydentu lotniczego:

Rozregulowanie i rozłączenie śruby napędowej prawej klapy przy kadłubie z nieustalonego powodu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na uchwale*