

LOKAÐ MEÐ BÓKUN

Málnr.: **19-125F040**

Dags: **18. Ágúst 2019**

Staður: **Casablanca, Marokkó**

Lýsing: **TF-BBH 737-400, takmörkuð stjórn á hallastýrum**

TF-BBH var í ferjuflugi í fluglagi FL 360 frá Abidjan þegar flugvélin flaug inn í ókyrrt loft (moderate turbulence) þar sem fluglag breyttist um 2-3 hundruð fet og hraði um 20-30 hnúta. Í ókyrrðinni þurfti áhöfnin að beita hallastýrum til vinstri. Skömmu síðar fór sjálfstýring flugvélarinnar að leiðrétta flugstefnu til vinstri. Áhöfnin lýsti yfir neyðarástandi og ákvað að snúa af leið og lenda á flugvellinum í Casablanca, Marokkó.

Sjálfstýringin var á niður í 10.000 feta hæð í aðflugi að flugvellinum á Casablanca, Marokkó, en þegar flughraði var komin niður fyrir 250 hnúta hraða gat sjálfstýring flugvélarinnar ekki viðhaldið völdum ferli þannig að flugvélinni var flogið handvirkt (án sjálfstýringar) það sem eftir var flugsins. Í landingu þurfti að beita hallastýri um það bil 45° til vinstri.

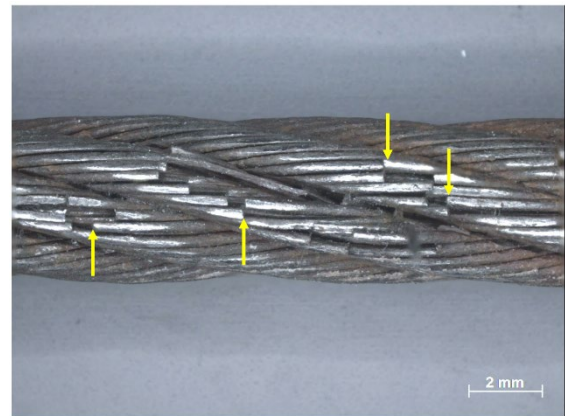
Við skoðun á flugvélinni eftir landingu kom í ljós að barki fyrir hægra hallastýri var brotinn. Í C-skoðun flugvélarinnar um það bil þrem mánuðum fyrir atvikið var vírin skoðaður og samþykktur til áframhaldandi notkunar.

Við rannsókn á kaplinum kom í ljós að hann brotnaði (slitnaði) 1.945 mm frá enda og var það vegna slits á kaplinum. Ummerki sýndu að slit voru að finna á ytra og innra byrði kapalsins. Slit á kaplinum að utan stafaði af snertingu kapalsins við aðra hluti svo sem kapalhjól (trissu). Innra slit sem sást við brotstað er afleiðing hreyfingar milli aðliggjandi víra innan kapalsins meðan á notkun stendur.



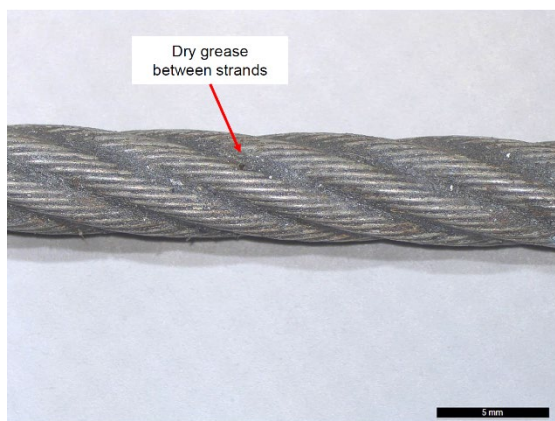
Smurning gegnir mikilvægu hlutverki við að draga úr slitum á kaplinum og dregur þannig úr úr núningi milli kapalsins og kapalhjóls (trissu) og einnig með því að stöðva þurrkun á innri smurningu kapalsins sem notuð er við framleiðslu hans.

Ófullnægjandi smurning í hefðbundnu viðhaldi getur leitt til slits á ytra yfirborði kapalsins og leitt til þess að innri smurning hans þornar.



Við rannsókn á kaplinum sást tíu aðskilin slitsvæði ásamt tveimur svæðum þar sem slit voru að finna á einstaka vírum hans.

Þá voru að finna svæði með tæringu, sem bendir til þess að viðhald og/eða skoðun strengsins hafi ekki verið fullnægjandi.



Við rannsóknina kom í ljós að fleiri kaplar höfðu slitnað á þessari flugvél sem einskorðaðist við kapla fyrir lyftispilla (spoiler). Sérstakt eftirlit var því með þeim köplum og að lokum skipt um þá alla.

Í þessu atviki hafði kapall fyrir hallastýri slitnað og var því einnig skipt um þá og nýrri gerð kapla tekin í notkun hjá flugrekandanum.

Kaplaslit einskorðuðust við þessa flugvél í flota flugrekandans og er mögulegt að þeir hafi fengið aðra meðferð svo sem þrif með sterkum efnum áður en flugvélin fór í rekstur hjá flugrekandanum.

Eftir útskiptin á köplum hafa atvik sem kaplaslit ekki komið upp hjá flugrekandanum.

Yfirvöld í Marokkó ákváðu að rannsaka málið ekki frekar, RNSA kynnti niðurstöður hjá flugrekandanum og lokaði málinu með bókun á nefndarfundum þann 3. mars 2022.