

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI OSZTÁLY			REPÜLŐESEMÉNY			ESEMÉNY SZÁMA: 58/2002			
KIVIZSGALÁSI JEGYZŐKÖNYV									
Hely: Bukarest		Dátum: 2002.04.13		Típus: F-70		Gépjel: HA-LME			
Idő: 05 óra 18 perc									
GRD/FLT control hibajelzés									
Járatszám: MA-851		Útvonal: OTP-BUD		mrj.		☒			
				különjárat		☐			
				árusjárat		☐			
Útas: 35 fő		Késés		☒		26 óra		perc	
		Mentesítő		☐		típus		gépjel	
		Járatlemondás		☐					
						felszállás közben		☐	
						emelkedés		☐	
						vízszintes repülés		☐	
						süllyedés		☐	
						leszállás közben		☐	
						állóhelyen		☒	
						váróponos		☐	
						vontatás közben		☐	
						gurulás közben		☐	
						id. karb. Során		☐	
Gépparancsnok: Első tiszt: Légiutaskísérő: Egyéb hajózó:					Esemény kategória				
					RENDELLENESÉG				
					/Műszaki meghibásodás/				
Hajtómű		☐		Benyomódás		☐		I. Hajózószemélyzet hibája	
Sárkány		☐		Karcolás		☐		II. Rep. Irányítás hibája	
Segédhajtómű		☐		Átszakadás		☐		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		☐		Törés		☐		IV. Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		☐		Repedés		☐		V. Egyéb Malév szolg. hibája	
Magassági rendszer		☐		tk. szám		☐			
Tüzelőanyag rendszer		☐		Szárny		☐		VI. Idegen vállalat hibája	
Jégtelenítő rendszer		☐		Vezérsíkok		☐			
Futók		☐		Hmű. gondola		☐		VII. Egyéb	
Vezérlés		☐		Légcsavarkúp		☐			
Elektromos		☒		hossza		mm		Kárösszeg	
Navigációs rendszerek		☐		szélessége		mm		770 USD (előzetes)	
Műszer		☐		mélysége		mm		MSzRP	
Rádió		☐						CVR	
Lokátor		☐							
Meghibásodott / sérült egység / berendezés					Kivizsgáló / Bizottság				
GRD/FLT control áramkörében lévő dióda átvezetett.					Aranyi Sándor Repülésbiztonsági felügyelő				
1. A rendellenesség leírása:									
1.1. A HA-LME jelű, F70 típusú repülőgépet a MA-851 számú OTP-BUD menetrendszerű járat teljesítésére készítették elő. A repülőgép elektromos hálózatának felkapcsolásakor az MFDU-n és a CFDU-n megjelent a „Ground-Flight Control” hibajelzés.									

- 1.2. A személyzet a hibajelzést nem tudta törölni. Hibajavításra az ACE műszaki szolgálat szakemberei utaztak Bukarestbe. A hibabehatárolás során megállapították, hogy a rádió-magasságmérő 1-es csatornájának áramköréhez tartozó egyik dióda átvezet.
- 1.3. Mivel a javításhoz tartalék dióda nem állt rendelkezésre, ezért a rádió-magasságmérő 1-es csatornájára DIR-t állítottak ki, a repülőgépet visszaminősítették CAT II-re és üzemképesnek nyilvánították. Itthon a meghibásodott diódát kicserélték.

2. Kivizsgálás:

- 2.1. A személyzet a sikertelen reset eljárás végrehajtását és a meghibásodást jelentette az OCC-nek.
 - 2.2. Az ACE Ügyeletés Műszaki Igazgatója intézkedett a megfelelő szakemberek helyszínre küldéséről és telexen értesítette a Malév Rt. OCC ÜFI-t és a Malév Rt. MRO RBSz-t és a Bukaresti állomásvezetőt.
 - 2.3. A helyszínre érkezett szerelők a „Circuit bracket”-tek (áramkörök biztosítékai) segítségével megpróbálták a gyors hibabehatárolást, de a hibafa nem terjedt ki a jelenlegi meghibásodásra. A következő lépésben végrehajtották a PSEU-n a „System” és a „Chanal” tesztet, azonban a teszt hibát nem jelzett. Ellenőrizték a „Flight Warning Computert” a MM 31-51-01-400-814A pontja szerint, majd mindkét főfuton az „Air/Ground Sensor” állapotát és működőképességét. Az ellenőrzött egységek rendben működtek. Hibabehatárolás céljából az áramkörben található relék felcserélése után a hibajelenség továbbra is fennállt, viszont a reléhez kapcsolódó dióda kimérésekor megállapították, hogy a dióda zárlatos. Ez a dióda a rádió-magasságmérő áramkörében található, feladata földi helyzetben a nulla méter biztosítása.
 - 2.4. Az esemény helyszínén tartalék dióda nem állt rendelkezésre, ezért a Rádió-magasságmérő N°1-es csatornáját deaktiválták, a halasztott hibajavításra kiállították a DIR 0106918-2 -t, a repülőgépet visszaminősítették CAT II-re, az elvégzett munkákat a JS0022005 számú munkalapon rögzítették. A hibakeresést a 0288038 számú AFL-on okmányolták.
 - 2.5. Mivel a MA-851-es járat utasait a MA-853-as hazaszállította, ezért a személyzet a repülőgépet utasok nélkül hazarepülte. A visszaúti járatot a személyzet további rendellenességek nélkül teljesítette.
 - 2.6. A Budapestre történt hazaérkezés után az ACE műszaki szolgálata a meghibásodott diódát kicserélte, és üzemképesnek nyilvánította a repülőgépet.
-

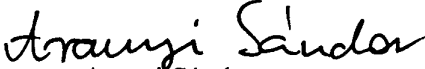
3. Megállapítások:

- 3.1. A meghibásodást a Rádió-magasságmérő N°1-es csatornájának áramkörében lévő dióda zárlata okozta.
- 3.2. A meghibásodás a kivizsgálás ideje alatt a továbbiakban nem ismétlődött meg.
- 3.3. Az esemény során mind a hajózó személyzet, mind az ACE műszaki szolgálat tevékenysége helyes volt.
- 3.4. A meghibásodást az „E” kockázati osztályba soroltuk.

4. Javaslat:

A hibajelzés véletlenszerű, megelőző intézkedés kiadása nem szükséges, az üzemeltetés velejárójának tekinthető.

Budapest, 2002.július 15.


Aranyi Sándor
Repülésbiztonsági felügyelő