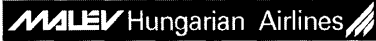


31/2004 számú Repülőesemény VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.02.24	Esemény időpontja (Z): 16:51	Esemény helye: Budapest 13R pályán	Esemény besorolása: Startmegszakítás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.02.24	Értesítés vételének Időpontja (LT): 17:00	Értesítő személye: OCC; Műszaki Diszpécser	Egyebek: Carpat Air gépe
Légi jármű típusa: Saab-2000	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi utasforgalmi	Járatszám: MA-472	Járat: BUD-ZAG
Légi jármű lajstromjele: YR-VGR	A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légi jármű parancsnoka	Cuzmenko	Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt	Ciobotaru		
Egyéb hajózó	0		
Légi utas kísérők száma	2 fő		
Szállított személyek (utasok) száma: 27 fő	Szállított áru jellege: Érdektelen	Személyi sérülés történt: Nem történt	
Veszélyes áru jellege: Érdektelen		I. Esemény leírása:	
<p>A repülőgép parancsnoka a repülőgép BUD-i felszálláshoz való nekifutása során 90 kts sebességnél a R/H TORQ INDICATOR-on hibás kijelzést (a műszermutató, és a digitális kijelző nem azonos értéket mutatott) észlelt. A hibás jelzés miatt a startot megszakította, és visszagurult a forgalmi állóhelyre. Az állóhelyre való visszagurulás során a műszer jelzése megjavult (a műszermutató, és a digitális kijelző azonos értéket mutatott).</p> <p>Az állóhelyen a repülőgép parancsnoka az eseményt megbeszélte a Carpat Air repülésbiztonsági szolgálatával, és ezt követően ismét megkezdték a járat teljesítését.</p> <p>A hiba a járat teljesítése során többé nem ismétlődött meg.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<ol style="list-style-type: none"> A hajózó személyzet a repülőgép visszaérkezése után az állóhelyen tájékoztatta a Malév RBO gép érkezésénél jelenlévő felügyelőjét a startmegszakítás okáról. A startmegszakításról Malév RBO részére Repülőgépparancsnoki Jelentést-t írtak. Az RBO Repülőgépparancsnoki Jelentésben leírták, hogy a R/H TORQ INDICATOR hibás jelzése a felszállópályáról való legurulás után hirtelen megszűnt, és az óta sem ismétlődött. A repülőgép parancsnoka a hiba észlelése esetén azonnal alkalmazta az ABNORMAL CHECK LIST előírásait, ami szerint ebben az esetben „NO MAINTENANCE REQUIRED”. A KSZ megkeresésére a helyi képviselő ígéretet tett a Carpat Air repülésbiztonsági szolgálat vizsgálati jegyzőkönyvének tájékoztató jellegű megküldésére. 			
III. Következtetések:			
<ol style="list-style-type: none"> A repülőgép 2004.02.24-i BUD-i startmegszakítását eredményező R/H TORQ INDICATOR hibás jelzését egyfajta „mutató leragadás” okozta, ami a visszagurulás során megszűnt. A hajózó személyzet eljárása az eset kapcsán, nem kifogásolható. 			
Kockázati osztály: „D,, M/L (súlyossága: közepes / ismétlődése: kicsi)			
IV. Biztonsági javaslatok:			
<ol style="list-style-type: none"> Az SzB indítványozza, hogy a Moldáv légitársaság és a Malév Rt. közötti szerződést, valamint a Malév Rt és a CODE SHARE partnerokkal kötött szerződéseket át kell vizsgálni a repülésbiztonsági kapcsolattartás, jelentési kötelezettség, és a kölcsönös tájékoztatás szempontjából. Az SzB az esetet az üzemeltetés velejárájának tekinti, és egyéb biztonsági javaslatot nem tesz. 			
Az eset vizsgálatát elvégezte: Náfrádi József Zoltán Repülésbiztonsági felügyelő Turcsányi Olivér RBO Vezető		Aláírások:   Dátum: Budapest, 2004.04.08.	
Tett biztonsági intézkedések: Az eset kapcsán biztonsági intézkedések végrehajtására nem volt szükség.			
A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte: Náfrádi József Zoltán Repülésbiztonsági felügyelő		Aláírás:  Dátum: Budapest, 2004.04.08.	
		Lapszám: 1	