

**MX 07/04 számú RENDELLENESÉG
VIZSGÁLATI LAP**

Malév Express Kft., 1185 Budapest, Nagybecskerek u. 30.

Esemény dátuma: <i>2004.03.13.</i>	Esemény időpontja (LT): <i>15.30.</i>	Esemény helye: Budapest
Értesítés vételének dátuma: <i>2004.03.13.</i>	Értesítés vételének időpontja (LT): <i>15.40.</i>	Esemény besorolása: rendellenesség
Légijármű típusa: <i>CRJ-200</i>	A repülési feladat jellege: <i>utasforgalmi</i>	Értesítő személye: repülőgép-parancsnok
Légijármű lajstromjele: <i>HA-LNC</i>	Járatszám: <i>MA-441</i>	Egyebek:
A légijárműn tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Feladat	Név	Sérülés jellege
Légijármű parancsnoka	<i>Férfi</i>	-
Másodpilóta	<i>Férfi</i>	-
Légiutas kísérő	<i>Nő</i>	-
Légiutas kísérő	<i>Nő</i>	-
Szállított személyek (utasok) száma: <i>42</i>	Szállított áru jellege: <i>poggyász</i>	
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>	Veszélyes: <i>nem</i>	
Esemény leírása:		
<p>2004. március 13-án a HA-LNC jelű, CRJ-200 típusú repülőgéppel a hajózószemélyzet a MA-441 számú menetrendszerű járatot teljesítette.</p> <p>A budapesti megközelítés közben, amikor a hajózószemélyzet a fékszárnyat 8°-ról 20°-ra akarta kitéríteni a fékszárny a 8°-on maradt és az EICAS-on „FLAP FAIL” üzenet jelent meg. A hajózószemélyzet a QRH előírása szerint járt el, a járatot folytatták – vészhelyzetet nem jelentettek - és rendben leszálltak Ferihegyen.</p>		
Kivizsgálás: Az esemény vizsgálatát a PoLéBiSz az 589/2004. számú levelében saját hatáskörbe utalta.		
<ol style="list-style-type: none"> 1. A repülőgép megérkezése után a műszaki szolgálat az AMM előírásai szerint teljes rendszertesztet végzett ennek során a fékszárny hibátlanul működött. Végrehajtották a FECU Ground Maintenance Test-et is. A FECU hiba memóriát kiolvastva a 2B kártya hibát észlelt, de ez a hiba a földi tesztek elvégzése során már nem állt fenn. Az elvégzett ellenőrzések alapján a repülőgépet üzemképesnek minősítették és az elvégzett munkákat a 004122 számú AFL-en okmányolták. 2. Az esemény bekövetkezése óta eltelt időszak óta hasonló meghibásodás nem fordult elő. 3. Egy évre visszamenőleg átnézve a fékszárny működésével kapcsolatos eseteket, a következőket állapítottam meg: <ul style="list-style-type: none"> -a HA-LNA jelű repülőgépen két esetben volt rendellenesség: <p><i>2003. április 29-én a 20°-ra való kibocsátás után a jobb oldali fékszárny csak 18°-ra tért ki, a műszaki szolgálat a transzmitter elektromos csatlakozóját megtisztította /AFL 0003498/.</i></p> <p><i>2003. május 8-án a fenti hiba megismétlődött, ekkor a műszaki szolgálat kicserélte a Flap position transzmittert /AFL 0003327/. A lecserélt berendezést kiküldték javításra, de a javítási jegyzőkönyv tartalma nem ismert.</i></p> - a HA-LNC jelű repülőgépen egy esetben volt rendellenesség: <p><i>2003. szeptember 18-án a fékszárnyak 20°-ról 30°-ra való állítása után a fékszárnyak 20°-on maradtak és „FLAPS FAIL” hibaüzenet jelent meg. A műszaki szolgálat teljes rendszertesztet végzett de hibát nem észlelték/0007682 AFL/.</i></p> 		
Következtetések:		

A rendelkezésre álló adatok alapján a fékszárny rendellenes működésének okát egyértelműen nem lehet meghatározni. A hajózószemélyzet eljárása az eseménnyel kapcsolatban helyes volt.

Kockázati osztály: “ C” Biztonsági javaslatok:

A műszaki szolgálat tájékoztassa a meghibásodásokról a szállítót és kérjen szakvéleményt a megelőzés érdekében.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Táborosi János

Malév Express Kft. Repülésbiztonsági Vezető

Dátum:

Tett biztonsági intézkedések:

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Aláírás:

Táborosi János

Malév Express Kft. Repülésbiztonsági Vezető

Dátum:

Lapszám: 1

Melléklet:

004122 sz. AFL	3 lap
QRH	2 lap
0003498 sz. AFL	1 lap
0003327 sz. AFL	1 lap
0007682 sz. AFL	3 lap