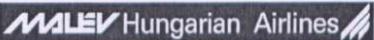


292-2004

| 171/2004 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP | |  Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813 | |
|---|---|--|----------|
| Esemény dátuma: 2004.11.02. | Esemény időpontja (LT): 11:16 | Esemény helye: Budapest | |
| Értesítés vételének Dátuma: 2004.11.02.. | Értesítés vételének Időpontja (LT): 11:17 | Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás | |
| Légijármű típusa: Boeing 767-200 | Légijármű lajstromjele: HA-LHB | Értesítő személye: Ügyeletes Forgalmi Igazgató, Vezető Tervező | Egyebek: |
| A repülési feladat jellege: Kereskedelmi utasforgalmi | | Járatszám: MA-093 (JFK-BUD) | |
| A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban) | | | |
| Személyzet | Név | Sérülés jellege: Nem Volt. | |
| Légijármű parancsnoka | | | |
| Első tiszt | | | |
| Egyéb hajózó | - | | |
| Légiutas kísérők száma | 7 fő | | |
| Szállított személyek (utasok) száma: 148 | Szállított áru jellege: Érdeltelen | Személyi sérülés történt: nem | |
| Veszélyes: Nem | | | |
| I: Esemény leírása: | | | |
| <p>2004. 11. 02-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LHB lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgéppel a MA-093 járatszámú JFK-BUD menetrendszerű járatot teljesítette.</p> <p>A repülőgép budapesti leszállása előtti futókibocsátása után, az orrfutó kinti helyzetét jelző zöld jelzőabló nem jelzett. A személyzet lámpa ellenőrzést (Light Test-t) végzett, de ez a jelzőabló ekkor sem jelzett. A parancsnok a lehető legnagyobb biztonság érdekében megbeszélte az Irányító toronnyal, hogy leszállási konfigurációban 800' magasságon elrepülnek a 13R pálya felett, hogy a toronyból távcsővel ellenőrizhessék az orrfutó helyzetét. Az ellenőrzés során a Toronyból semmiféle rendellenességet nem fedeztek fel, az orrfutó kibocsátott helyzetben volt. Az átrepülés előtt, a repülőgép leszállási konfigurációjának beállításakor sem jelzett, a futó kibocsátásra figyelmeztető kürt, és nem jelent meg figyelmeztető „Massage” az EICAS képernyőjén.</p> <p>A hajózó személyzet az esemény során semmiféle különleges „ügykezelést”, a távcsőves ellenőrzéstől eltekintve, nem kért az Irányító szolgálattól.</p> <p>A vizuális ellenőrzés után, a hajózó személyzet a repülőgéppel rendben leszállt 13R pályára.</p> <p>A műszaki szolgálat a repülőgép állóhelyre állását követően megállapította, hogy az orrfutó abló izzói meghibásodtak.</p> | | | |
| II. Kivizsgálás: | | | |
| <p>2.1. A járat parancsnoka az észlelt orrfutó abló jelzés problémát a 1018210 számú AFL lapon az alábbiak szerint okmányolta:</p> <p style="text-align: center;">„Nose Gear Position Bulbs U/S.”</p> <p>2.2. A műszaki szolgálat a gép állóhelyre érkezését követően végrehajtotta ismét a Light Test-t. Az orrfutó „zöld abló” kivételével minden jelzőizzó működött.</p> <p>2.3. A műszaki szolgálat az izzók cseréje miatt ki akarta húzni a jelzőablót, a szokásos mozdulattal és úton, de az nem jött ki a helyéről. Ezt követően két csavarhúzóval lehetett csak nagy nehézségek után kipattintani a helyéről.</p> <p>2.4. A jelzőabló betétjét a hajózó személyzet sem tudta a jelzés elmaradásakor kivenni, hogy ellenőrizze az izzók állapotát.</p> <p>2.5. A kivett jelzőabló betét vizsgálata során az SzB azt tapasztalta, hogy a jelzőabló betét:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alsó részét a házhoz rögzítő fülecsa a bal oldalán többször letört, ami a betét alsó részét, benne az izzókkal, rögzíti a tabló betétjének testéhez. • Mindkét izzó kiégett állapotban volt. • A jelzőabló ház bal oldali külső részén ragasztónyom látható. <p>2.6. A tablóbetét alsó részét a betét testéhez rögzítő fülecsa rögzíti az izzókat a jelzőabló házába, és veszi fel az izzók minél jobb érintkezését biztosító rugók, nyomóerejét. A rögzítőfülek hiányában a műszerfalán lévő jelzőabló „NOSE” feliratú betéje, a rugóerő miatt szétpattant.</p> <p>2.7. A jelzőabló betétjének bal oldalát utólag meghatározhatatlan időben, a műszaki szolgálat utólag</p> | | | |

meghatározhatatlan tagja kis mennyiségű pillanatragasztóval rögzítette, hogy a betét ne ugorjon szét és ne jöjjön ki a műszerfal jelzőabló síkjából.

- 2.8. A hajózó személyzet a leszállás előtti megközelítés során, az izzók üzemképességének ellenőrzése céljából, nem tudta a tablót kivenni a helyéről a tabló betétjének beragasztása miatt.
- 2.9. A jelzőabló betétet, a műszaki szolgálat az izzócserék során veszi ki. Az izzócseré pedig nem okmányolás köteles munka. Az izzók ellenőrzését minden forgalmi karbantartás során végrehajthatják.
- 2.10. A műszaki szolgálat a sérült orrfutó tablót a **Rablási Eljárás** alkalmazásával a karbantartáson álló **HA-LHA** lajstromjelű repülőgépből kiépítette, és a **HA-LHB** repülőgéphez beépítette, mivel a tabló betét raktárhiány volt az esemény időszakában.
- 2.11. Az SzB megvizsgálta a repülőgép üzemeltetési okmányait, és az eseménnyel kapcsolatba hozható bejegyzést nem talált.
- 2.12. A repülőgép a 2004.10.07-i BUD-i műszaki meghibásodásáig ARMS szerint **49315,5 órát** és **6475 ciklust** üzemelt.
- 2.13. A repülőgép **1018210** számú **AFL** lapján a 2004.10.07-i BUD-i műszaki meghibásodásáig **49322 óra 45 perc**, és **6478 ciklus** szerepelt

III. Következtetések:

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a **2004. 11. 02-i HA-LHB** lajstromjelű **B 767-200** típusú repülőgép **BUD-i** műszaki meghibásodását a **NOSE** feliratú futó tabló izzóinak meghibásodása **eredményezte**.
- 3.2. Az SzB álláspontja szerint az orrfutó jelzőabló izzóinak meghibásodása, az üzemeltetés velejárójának tekinthető.
- 3.3. Az SzB álláspontja szerint a hajózó személyzet eljárása az orrfutó jelzészhibával kapcsolatos helyes és célratoró volt.
- 3.4. Az SzB álláspontja szerint a 2004.11.02-i meghibásodás kapcsán a műszaki szolgálat hibajavító és okmányolási tevékenysége előírászerű volt.
- 3.5. Az SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat azon tevékenysége, mely során kideríthetetlen időpontban, a hibás jelzőabló betétjét ragasztóval rögzítették a repülőgép műszerfalának futó tablójába, **megengedhetetlen**. A helyes tevékenység az lett volna, ha a megsérült **NOSE** feliratú jelzőabló betétet kicserélik.
- 3.6. Az SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat raktárhiány miatti „kényszerjavítási tevékenységéről” (a tablóbetét beragasztásáról) tájékoztatni kellett volna a hajózó személyzetet a Board Information Folder könyvben, és azonnal meg kellett volna rendelni a hiányzó alkatrészt AOG-n keresztül, hogy az a legrovidebb időn belül lecserélésre kerüljön.
- 3.7. Az SzB megállapította, hogy a **HA-LHB** repülőgép esetén, az esemény időpontjában **kisebb eltérés** volt, az **AFL-n** okmányolt, és az **ARMS** által rögzített **repült idő**, és **ciklusszám adatokban**. Az **AFL-en** okmányolt érték **7 óra 15 perccel** és **3 ciklussal** volt több, mint az **ARMS-ban** rögzített érték.

IV: Biztonsági ajánlások

- 4.1. Az SzB, mivel az izzó „kiegész” az üzemeltetés velejárójának tekinthető, másrészt a jelenlegi szabályok maradéktalan betartásával a hasonló esetek megelőzhetőek, ezért újabb megelőző intézkedés kiadását az SzB nem tartja indokoltnak.
- 4.2. Az SzB ajánlja, hogy a repülőgépi izzócserék végrehajtását követő „kényszerjavítási tevékenységeket” a RÜO vezetése fokozottabban ellenőrizze, és okmányoltassa a legalább a műszakátadó naplóban.
- 4.3. Az SzB ajánlja, hogy a RÜO vezetése rendelje el, hogy egyrészt a „kényszerjavítási tevékenységeket” megszüntető javító anyagát a tevékenységet végrehajtó műszak **AOG-n** megrendelje, másrészt erről a tevékenységről a fedélzeti tájékoztató is szülessék, a hajózó személyzet tájékoztatása céljából.
- 4.4. Az SzB ajánlja, hogy jelen vizsgálat jegyzőkönyvét az érintett területek előtt oktatólagosan ismertessék.
- 4.5. Az SzB ajánlja, hogy az érintett szakterületek vizsgálják meg az üzemidő eltérést, és módosítsák, vagy az ARMS, vagy az AFL adatokat
- 4.6. Az SzB javasolja, hogy a műszaki szolgálat hibajavító tevékenységének megkönnyítése, és hatékonyabbá tétele érdekében, az észlelt hibajelenségeket a hajózó személyzetek minden esetben használják a FIM kódokat az AFL lap megfelelő rovatában.

V: Kockázati osztály:

„ C „ (Súlyos/Kicsi) (High/Low)

VI: Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Dobos István
Társasági Biztonsági kapitány

Turcsányi Olivér
RBO Vezető

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

.....
.....
.....

Dátum: 2004. November 25.

VII: Tett biztonsági intézkedések:

Az SzB véleménye szerint az esemény kapcsán azonnali intézkedés kiadására nem volt szükség.

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Aláírás:

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

.....
.....

Dátum: 2004. November 25.

Lapszám: 3