

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály

89/2002..számú eseményvizsgálata

2002-66

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI OSZTÁLY		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 89/02	
Hely: Tirana		Dátum: 2002.05.28. Idő: óra perc 21.57/LT/		Típus: F-70 Gépjel: HA-LMC	
Járatszám: MA-432		Útvonal: BUD-TIA		mrj. ☒ felszállás közben	
		különjárat		állóhelyen	
Utas: 67		Óra 2		vízszintes repülés	
Késés		Perc 17		emelkedés	
Mentesítő		típus		váróponton	
Járatlemondás		gépjel		süllyedés	
Gépcsere		típus		leszállás közben	
		gépjel		Id. karb. során	
				hátratólás közben	
A repülőgép személyzete: Gépparancsnok: Első tiszt : Légiutaskisérők: Egyéb hajózó:				Esemény kategória: Rendellenesség /műszaki meghibásodás/	
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű tüzoltó rendszere		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Repedés		V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Törzskeretek. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		VII. Egyéb	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok		☒	
Futók		☒ Hajtómű. gondola			
Vezérlés		Légcsavarkúp			
Elektromos		hossza mm		Kárösszeg	
Navigációs rendszerek		szélessége mm		FDR	
Műszer		mélysége mm		CVR	
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott / sérült egység: Főfutó fék munkahenger				Kivizsgáló / Bizottság: Táborosi János repülésbiztonsági felügyelő	
1. Az esemény leírása: 2002.május 28-án a HA-LMC jelű, F-70 típusú repülőgép a MA-432 számú BUD-TIA menetrendszerű járatot teljesítette. A tiranai repülőtér 18-as pályára való normál leszállás után „BACK TRACK” eljárásra kaptak engedélyt. A repülőgépet a visszaforduláshoz való megfelelő sebességre a kifutás végső szakaszában kezdte a személyzet lefékeezni. A fékezés befejezése után a repülőgép tovább lassult és csak gázadással sikerült a pályán visszafordítani. Ekkor a pályán megálltak, tájékoztatták az irányítást a rendellenességről, majd az irányítás engedélyével a repülőgép-parancsnok kiszállt a repülőgépből, ellenőrizte a kerek állapotát azokat rendben lévőnek találta. Ezek után visszament a repülőgépre és folytatták a begurulást, de a gurulás közben a repülőgép folyamatosan balra elhúzott. Az állóhelyre való érkezés után ismét ellenőrizték a kerekek állapotát és azt tapasztalták, hogy a bal főfutó külső kerekének a féklamellái felizzottak.					

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály

89/2002..számú eseményvizsgálata

A rendellenességről értesítették a MALÉV OCC-t és a műszaki szolgálatot. Ferihegyről az utasok hazaszállítása valamint a hiba kijavítására mentesítő gépet küldtek a helyszínre szerelőkkel és alkatrészekkel a fedélzeten. Az utasokat a mentesítő gép késés nélkül Budapestre szállította.

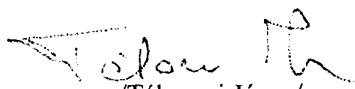
2. A kivizsgálás

- 2.1. A helyszínre küldött szerelők az RB felügyelővel közösen ellenőrizték a főfutó kerekek állapotát. A repülőgép kis emelővel való megemelése után megállapítottuk, hogy a bal főfutó külső kereke befékezett állapotban van, annak ellenére hogy a hidraulika rendszerben nem volt nyomás. További ellenőrzés után azt tapasztaltuk, hogy a fék-munkahengerek közül egy vagy több beszorult állapotban van. A kerék intenzív előre-hátra való mozgatása után - erős hanghatás mellett - a fékmunkahenger/ek/ szorulása megszűnt és a kerék rendben elforgatható volt.
- 2.2 A szerelők - figyelembevéve a kereket ért káros túlmelegedést - lecserélték a külső futókereket, a fékagyat és a fék meledését érzékelő szenzort. Az elvégzett munkákat a 0288660 sz. Afl-en okmányolták és a repülőgépet üzemképesnek minősítették. A repülőgép 05.29-én 09.00 LT-kor rendben megérkezett Ferihegyre.
- 2.2. A repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai egy hónapra visszamenőlegesen a meghibásodással kapcsolatba hozható bejegyzést nem tartalmaznak.
- 2.3. A műszaki szolgálat által leépített 5011809-2 P/N számú 330 S/N számú fékagyat az ACE javítóműhelyében ellenőriztük. A fékagy a próbapadon egymásután öt nyomáspróba során rendben működött. A fékagyat szétszerelték és egyenként megvizsgálták a munkahengereket. A munkahengerekben eltört, szétesett alkatrészeket nem találtak.
- 2.4. A nyilvántartási okmányok átvizsgálva megállapítottam, hogy a 330 számú fékagy a felépítés után a jelen kivizsgálás idejéig 70 leszállást teljesített hiba nélkül.

3. MEGÁLLAPÍTÁSOK

- 3.1 A kivizsgálás alapján a tiranai leszállás utáni fékmegszorulás okát nem lehet egyértelműen meghatározni. Minden valószínűség szerint a pályán való fékezés után a fékmunkahengerek közül valamelyik a meleg hatására megszorult.
- 3.2 A fékagy ilyen jellegű meghibásodása véletlenszerű, az üzemeltetés velejárójának tekinthető, ezért megelőző intézkedés kiadása nem szükséges.
- 3.3 A meghibásodást „D” kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2002.08. 21.


/Táborosi János/
repülésbiztonsági felügyelő