

<b>MX 18/03 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP</b>		 Malév Express Kft., 1185 Budapest, Nagybecskerek u. 30.
<b>Esemény dátuma:</b> 2003.07.22.	<b>Esemény időpontja (LT)</b> 12:50	<b>Esemény helye:</b> Budapest TMA <b>Esemény besorolása:</b> műszaki
<b>Értesítés vételének Dátuma:</b> 2003.07.22.	<b>Értesítés vételének Időpontja (LT):</b> 12:55	<b>Értesítő személye:</b> Malév Rt. karbantartó szolgálat <b>Egyebek:</b>
<b>Légijármű típusa:</b>	CRJ-200	<b>A repülési feladat jellege:</b> Utasforgalmi
<b>Légijármű lajstromjele:</b>	HA-LNA	<b>Járatszám:</b> MA-500
<b>A légijárműn tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)</b>		
<b>Feladat</b>	<b>Név</b>	<b>Sérülés jellege</b>
<b>Légijármű parancsnoka</b>	Férfi	-
<b>Másodpilóta</b>	Férfi	-
<b>Légiutas kísérő</b>	Nő	-
<b>Légiutas kísérő</b>	Nő	-
<b>Szállított személyek (utasok) száma:</b>	22	<b>Szállított áru jellege:</b> poggyász
<b>Személyi sérülés történt:</b>	nem	<b>Veszélyes:</b> nem
<b>Esemény leírása:</b> A budapesti felszállást követően, kb. 1500 láb magasságban, futómű behúzás alatt GEAR UP DISAGREE piros színű hibajelzés és sárga GEAR DOWN négyzet jelentkezett az EICAS képernyőn. A légijármű parancsnoka a QRH-ben leírtak alapján visszafordult Budapestre és további rendellenesség nélkül rendben leszállt Ferihegyen.		
<b>Kivizsgálás:</b> A kivizsgálás részeként a KSzB részt vett a karbantartó szolgálat által végrehajtott hibakeresésen és hibajavításon. A FIM 32-60-05 111. oldal és a MM 32-61-05-820-005 502. táblázat alapján végzett műveletek alapján egyértelművé vált, hogy a futómű nem egyeztetett pozíciójú jelzését a bal főfutó rendszerében lévő S19 hibajelet adó P/N 8-642-02, No.1. pozíciójú kinti helyzet jelző téves jelzése okozta. A karbantartó szolgálat a közelség érzékelőt a karbantartási dokumentáció alapján beszabályozta (eltérés 0,9 mm volt) és a repülőgépet üzemképesnek minősítette. A további üzemeltetés során, hasonló hibajelzés a 2003.07.22-ét követő járat utáni 7. felszállás alkalmával történt. A repülőgép parancsnoka a QRH szerint bekapcsolta a 3B hidraulika rendszert, melynek hatására a hibajelzés megszűnt. A történekről szóban tájékoztatta a karbantartó szolgálatot. 2003.07.27-én a MA821 járaton a hibajelzés ismét jelentkezett. A hajózó személyzet a jelzést a 3B hidraulika szivattyú bekapcsolásával ismét meg tudta szüntetni. Az ismétlődő hibák alapján a karbantartó szolgálat megismételte a 2003.07.22-én végzett hibakeresést, s mivel a hiba ugyanannál az érzékelőnél lépett fel, a további meghibásodások megelőzése érdekében lecserélte azt. Az alkatrész cserét követően a meghibásodás megszűnt		
<b>Következtetések:</b> A futómű nem egyeztetett helyzet jelzést a P/N 8-642-02, No.1. pozíciójú kinti helyzet jelző téves jelzése okozta. A karbantartó szolgálat a repülőgép dokumentációjában foglaltak szerint először beszabályozással próbálta megszüntetni a hibát, majd annak sikertelensége után kicserélte a helyzetjelző adót. Az eseménnyel kapcsolatban úgy a hajózó személyzet, mint a karbantartó állomány megfelelően járt el.		
<b>Kockázati osztály:</b> „ C „ / <b>Biztonsági javaslatok:</b> Ismételt meghibásodások esetén a műszaki szolgálat adjon pontos tájékoztatást a gyártónak a történekről és kérje a közelség érzékelők megbízhatósági szintjének növelését. A PLH határozatban kérte, hogy a 2003.07.22-ét követő 7. járat parancsnokának figyelme legyen felhívva az okmányolási rend betartására.		

**Az eset vizsgálatát elvégezte:**

**Turcsányi Olivér**

**Malév Express Kft. Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezető**

**Aláírás:**

**Dátum:**

*Turcsányi Olivér*  
2003.08.10

**Tett biztonsági intézkedések:**

*A Repülési Igazgató írásban hívta fel az érintett járat parancsnokának figyelmét az okmányolási rend betartására.*

**A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:**

**Turcsányi Olivér**

**Malév Express Kft. Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezető**

**Aláírás:**

**Dátum:**

**Lapszám: 2**