

<b>62/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP</b>		<b>MALEV Hungarian Airlines</b>	
		Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.04.17.	Esemény időpontja (LT): 07:55	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.04.17	Értesítés vételének Időpontja (LT): 07:56	Értesítő személye: Műszaki Diszpécser	Egyebek:
Légi jármű típusa: Fokker 70	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	Járat szám: MA-540	Járat: BUD-HAM
Légi jármű lajstromjelle: HA-LMA	A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légi jármű parancsnoka		Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légi utas kísérők száma	3 fő stv.		
Szállított személyek (utasok) száma: 45 fő	Szállított áru jellege: Nincs	Veszélyes áru jellege: Nincs	
Személyi sérülés történt: Nem történt			
<b>I. Esemény leírása:</b>			
<p>2004. április 17-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LMA lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgéppel a MA-540 számú BUD-HAM menetrendszerű járat teljesítésére készült.</p> <p>A BUD-i kifordítás és hajtóműindítás után megjelentek a „STAB TRIM 1 és STAB TRIM 2” jelzések. Az észlelt meghibásodás miatt a hajózó személyzet visszagyurult a forgalmi állóhelyre.</p> <p>Az állóhelyen a BUD-i műszaki szolgálat végrehajtott egy rendszer test-t, mely után a jelzés megszűnt.</p> <p>Ezt követően a kijelölt hajózó személyzet a járatot 1 óra 45.perc indulási késéssel rendben végrehajtotta.</p>			
<b>II. Kivizsgálás:</b>			
<p>2.1. A repülőgép a BUD-HAM járat BUD-i indulásán tapasztalt hibajelenséget a hajózó személyzet az alábbiak szerint jelentette, a 0362791 számú AFL lap 1-es rovatában:</p> <p style="text-align: center;">„STAB TRIM 1 AND 2 FAULT AFTER ENGINE START”.</p> <p>2.2. A műszaki szolgálat az AMM 22-21-08 előírása alapján végrehajtotta a Stab Trimm Switch Test-t. A Test végrehajtása során rendellenességet nem tapasztalt.</p> <p>2.3. Az SzB egy évre visszamenően elemezte a repülőgép üzemeltetési okmányait, melynek során a hibával összefüggésbe hozható alábbi bejegyzéseket találta:</p> <p>2.3.1. 2003.03.12-én „ STAB TRIM 1,2 FAULT” MSG ON THE MFDU. Hibajavítás: „CORRECTIV ACTION TAKEN WITH SYSTEM RESET ACC TO AOM”</p> <p>2.3.2. 2004.01.28-án. THERE IS A „STAB TRIM 1” MSG ON THE MFDU. Hibajavítás: STAB TRIM 1 AND FAC 1 TEST ARE PERFORMED. A GÉP ÜZEMKÉPES.</p> <p>2.3.3. 2004.02.29. WHEN THE TRIM PUSHBUTTON THE CONTROL WHEEL IS ACTIVATED, THE STABILIZER IS NOT WORKING PROPERLY.” Hibajavítás: HSCU csere. A gép üzemképes</p> <p>2.4. A 2.3.3 pontban végrehajtott HSCU csere során lecserélték a bizonytalanul működő nyomáskapcsolókat (HSCU tartozék) is, ami a 2.3.1, és 2.3.2. pontokban leírt hibákat eredményezték.</p> <p>2.5. A repülőgépen a vizsgálat lezárásának 2004.06.20. napját a tárgybéli hibajelenség nem ismétlődött meg.</p> <p>2.6. A repülőgép a 2004.04.17-i BUD-i visszatolásáig az ARMS szerint 19293,4 órát és 13832 ciklust üzemelt.</p> <p>2.7. A repülőgép 0362791 számú AFL lapján a 2004.04.17-i BUD-i visszatolásáig 19296 óra 22 perc, és 13838 ciklus szerepel.</p>			
<b>III. Megállapítások</b>			
<p>3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMA lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgép 2004.04.17-i műszaki meghibásodását (állóhelyre való visszatolását) a jelzőrendszer hidraulikus nyomáskapcsolójának időszakos bizonytalansága okozta. Az állóhelyen, a műszaki szolgálat által végrehajtott Test-t követően a jelzésziba nem ismétlődött meg.</p> <p>3.2. A hajózó személyzet tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan helyes volt</p> <p>3.3. A 2.3. pontban leírt meghibásodások az ismétlődések időintervalluma, valamint a HSCU igen magas üzemideje miatt nem tekinthetők ismétlődő meghibásodásnak.</p> <p>3.4. A 2.3.3 pont alapján a műszaki szolgálat hibafeltáró és minősítő tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan</p>			

nem kifogásolható.

- 3.5. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMA repülőgép esetén, az esemény időpontjában eltérés volt, az AFL-n okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.
- 3.6. Az SzB véleménye szerint, a 2.3.1 pontban leírt jelzeshibát eredményező hidraulikus nyomásadót, a 2.3.2. pontban leírt hibajavítás során (HSCU csere) a műszaki szolgálat lecserélte
- 3.7. A Stab Trimm rendszer jelzeshibája az esetet követően a vizsgálat lezárásáig ismét nem jelentkezett.

**IV. Biztonsági ajánlások:**

- 4.1. Az SzB a hidraulika nyomásadó ritkán előforduló működési bizonytalanságát az üzemeltetés velejárójának tekinti.
- 4.2. Hasonló jelzések az elmúlt időszakban a többi Fokker-70 típuson is előfordultak, melyek berendezés meghibásodásokra vezethetők vissza (lásd ezeket az eseményvizsgálatokat), ezért az SzB javasolja, hogy a hajózo személyzet képzési tervébe a Stabiliser meghibásodások kezelése kiemelt hangsúlyt kapjon.

**V. Kockázati osztály:**

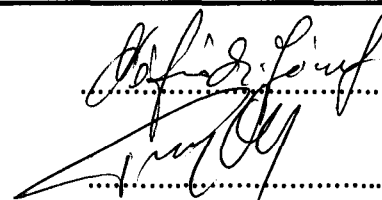
Az SzB a repülőgép levegőből való visszafordulását „D” M/M (Medium/Medium) kockázati osztályba sorolta

**VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:**

Náfrádi József Zoltán  
Repülésbiztonsági felügyelő

Turcsányi Olivér  
Malév RBO Vezető

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. június 23.

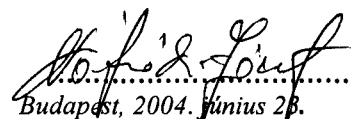
**VII. Azonnali biztonsági intézkedések:**

Az esemény kapcsán, soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására nem volt szükség.

**VIII. A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:**

Náfrádi József Zoltán  
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. június 23.

Lapszám: 2