


2004-128

93/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.06.03.	Esemény időpontja (LT): 13:45	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.06.03.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 13:50	Értesítő személye: OCC	Egyebek:
Légijármű típusa: Fokker 70	Légijármű lajstromjele: HA-LMC	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	Járat: BUD-SPU
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	KITAKARUA	Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	3 fő stw.		
Szállított személyek (utasok) száma:	58 fő	Szállított áru jellege:	Nincs
Személyi sérülés történt:	Nem történt	Veszélyes áru jellege:	Nincs
I. Esemény leírása:			
<p>2004. június 03-án a kijelölt hajózó személyzet a HA-LMC lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgéppel a MA-480 számú BUD-SPU menetrendszerű járat teljesítésére indult.</p> <p>A BUD-i kifordítás és a bal hajtóműindítása alatt megjelentek a „STAB TRIM 1 and 2, YAW DUMPER 1 and 2, NO AP BELOW 500’, NO ALAND, AFCAS MAINT REQD” jelzések az MFDU képernyőjén. Az észlelt hibajelzéseket a hajózó személyzet megszüntetni nem tudta, ezért visszagurult a 67-es forgalmi állóhelyre.</p> <p>Az állóhelyen a hajózó személyzet leállította a hajtóműveket, és a BUD-i műszaki szolgálat végrehajtott egy „power up” eljárást a rendszeren, mely után az MFDU jelzések megszűntek.</p> <p>Ezt követően a kijelölt hajózó személyzet a járatot utasokkal a fedélzeten 44 perc indulási késéssel rendben végrehajtotta.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<p>2.1. A repülőgép a BUD-SPU járat BUD-i indulásán tapasztalt hibajelenséget a hajózó személyzet az alábbiak szerint okmányolta, az 1001553 számú AFL lapon:</p> <p>„FOR YOUR INFORMATION DURING SECOND ENGINE START YD 1,2, STAB TRIM 1,2, NO AP B 500’, NO ALAND, MAINT AFCAS REQ.MESSAGE ON L/H MFDU. BOTH ENG. SHUT DOWN AND START UP PR. AGAIN NO FAULT MESSAGE ON MFDU”</p> <p>2.2. A műszaki szolgálat a repülőgép állóhelyre beállítását követő repülőgépen végrehajtott tevékenységét az AFL lapon nem okmányolta, pedig a gépen POWER UP eljárást hajtottak végre, a hajtóművek leállítása után.</p> <p>2.3. Ezt követően beindították a hajtóműveket, és ellenőrizték a rendszer működőképességét, rendellenes jelzést nem tapasztaltak.</p> <p>2.4. A hajózó személyzet az eseményt nem az előírásoknak megfelelően okmányolta, amikor az állóhelyre való visszaállást követően az AFL-be az tényleges hibajelenséget „csak mint „FOR INFO” –ként írta be. Ezzel lehetőséget teremtett a RÜO indítást végző repülőgépszerelőnek, a repülőgépen végrehajtott tevékenység okmányolás elhagyására.</p> <p>2.5. Az SzB 2004 január 01-ig visszamenően elemezte a repülőgép üzemeltetési okmányait, melynek során a hibával összefüggésbe hozható alábbi bejegyzést találta:</p> <p>2.5.1. 2003.03.15-én „AFCAS MAINT REQD” MSG ON THE MFDU. Hibajavítás: „FULL SYSTEM TEST PERFORMED HAVING RESET „RUD HYD 1”CODE /440/ ON AMP RLMU TEST. SEVICEABLE”</p> <p>2.6. A repülőgépen 2004.07.1-ig a vizsgálat lezárásának napjáig, a tárgybeli hibajelenség nem ismétlődött meg.</p> <p>2.7. A repülőgép a 2004.06.04-ig, a BUD-i állóhelyre való visszaállásáig, az ARMS szerint 1945,9 órát és 14060 ciklust üzemelt.</p> <p>2.8. A repülőgép 1001553 számú AFL lapján a 2004.06.04-ig a BUD-i állóhelyre való visszaállásáig 19446 óra 40 perc, és 14054 ciklus szerepel.</p> <p>2.9. A repülőgép AFL-n göngyölt, és az ARMS-ban tárolt üzemideje között egy kisebb eltérés állapítható meg.</p>			
III. Megállapítások			
3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMC lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgép 2004.06.03-i műszaki meg-			

hibásodását (állóhelyre való visszatolását) az AFCAS jelzőrendszer időszakos bizonytalansága okozta. Az állóhelyen, a műszaki szolgálat által végrehajtott Test-t és hajtóműindítást követően a jelzészhiba többé nem ismétlődött meg.

- 3.2. A hajózó személyzet tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan nem kifogásolható.
- 3.3. A hajózó személyzet nem az esemény súlyának, illetve a vonatkozó előírásoknak megfelelően okmányolta az általa észlelt hibajelenséget az 1001553 számú AFL lapon.
- 3.4. A műszaki szolgálat hibafeltáró és minősítő tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan nem kifogásolható.
- 3.5. A műszaki szolgálat okmányolási tevékenysége nem előírászerű, mert a meghibásodással kapcsolatos hibafeltáró és minősítő tevékenységét nem okmányolta sem az AFL-en, sem Job Sheet lapon..
- 3.6. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMC lajstromjelű repülőgép esetén, az esemény időpontjában kisebb eltérés volt, az AFL-n okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.
- 3.7. Az AFCAS rendszer jelzészhibája az esetet követően a vizsgálat lezárásáig ismét nem jelentkezett.

IV. Biztonsági ajánlások:

- 4.1. Az SzB az AFCAS rendszer ritkán előforduló jelzészhibáját, bizonytalanságát az üzemeltetés velejárájának tekinti.
- 4.2. Az SzB javasolja, hogy a Fokker 70 típusvezetés, fokozott mértékben hívja fel a repülőgépparancsnok figyelmét az ilyen esetekben alkalmazandó helyes AFL kitöltés fontosságára.
- 4.3. Az SzB javasolja, hogy a RÜO vezetése fokozott mértékben hívja fel a műszaki szolgálat figyelmét az ilyen esetekben alkalmazandó helyes okmányolás fontosságára.
- 4.4. Az SzB javasolja, hogy az érintett szakterületek vizsgálják meg, és helyesbítsék, az ARMS nyilvántartás és az AFL-en lévő üzemidő különbséget.
- 4.5. Az SzB javasolja, hogy a jegyzőkönyv tartalma az érintett állományok előtt oktatólagosan ismertetésre kerüljön.

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. július 14.

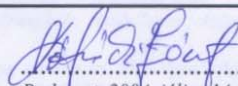
VII. Azonnali biztonsági intézkedések:

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. július 14.

Lapszám: 2