
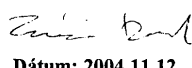
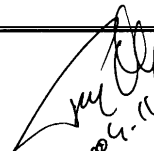


114/04 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.07.06.	Esemény időpontja (LT): 09:35	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.07.06.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 09:45	Értesítő személye: TC-2	Egyebek:
Légijármű típusa:	B737-700	A repülési feladat jellege:	utasforgalmi
Légijármű lajstromjele:	HA-LOI	Járatszám:	MA-550
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	Érdögh György		
Első tiszt	Máté Gábor	Nem volt	
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	4		
Szállított személyek (utasok) száma:	85	Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt:	nem	Veszélyes:	nem
Esemény leírása: A repülőgép hátratólása után, a hajtóművek indításakor „Master caution” jelzés jött be és a PSEU tabló égve maradt. Állóhelyre történő beállítás után a műszaki szolgálat megkezdte a hibakeresést.			
Kivizsgálás: 1. Mivel a PSEU tabló a master caution megnyomásával nem volt törölhető, ezért ezzel a hibával a repülőgép nem volt továbbengedhető; 2. A PSEU kijelzőjén 29-24001 PRI LGTV FAIL és 29-24002 SEC LGTV FAIL hibáüzenetek jelentek meg; 3. A műszaki szolgálat végrehajtotta a Flight Isolation Manual 29-20 és 805-806 sz. ellenőrzéseit; 4. Ennek alapján valamint az MM 32-31-71 szerinti ellenőrzések végrehajtása után a repülőgépet üzemképesnek minősítették; 5. Az elvégzett munkálatokat a 1015395 sz. AFL-en okmányolták; 6. Visszamenőleg megvizsgálva a repülőgéptípus okmányait megállapítható, hogy összesen ötször fordult elő hasonló hiba (2003.10.25. HA-LOD, 2004.05.21. HA-LOM, 2004.06.13. HA-LOB, 2004.08.11. HA-LON; 2004.10.25. HA-LOB); A jelzéseket négy esetben jelzéshiba, egy esetben a PSEU berendezés meghibásodása okozta.			
Következtetések: 1. A hibajelzés kiváltója az volt, hogy a PSEU egység hibát észlelt a landing gear transfer valve felől; 2. Ennek három lehetséges oka lehet: - Landing gear transfer valve meghibásodott, - PSEU meghibásodott; - Jelzéshiba lépett fel; 3. A szerelők végrehajtották a FIM megfelelő pontjai szerinti ellenőrzéseket, melynek eredményeként arra a következtetésre jutottak, hogy jelzéshiba lépett fel; 4. A PSEU tabló kigyulladását tehát jelzéshiba (Intermittent Fault) okozta; 5. A B737 NG repülőgépek computerizált rendszereinek egyik közös jellemzője, hogy nem képes megkülönböztetni a valós hibát az ún. Transient Intermittent hibától. Mindkettőt rögzíti, majd a rendszer „latched” állapotba kerül. Csak egy ellenőrzése után végrehajtott „unlatched” eljárás által kerülhet a rendszer újra üzemképes állapotba (check vagy BITE teszt).			

Kockázati osztály: „ E „ / Biztonsági javaslatok:	
1. A fellépett hiba (intermittent fault) a B737 NG típus digitális rendszereinek sajátossága. Egyfajta biztonsági tényezőnek tekinthető, hogy bár adott esetben a fellépő hiba nem tekinthető valószínűnek, mégis a rendszer karbantartási művelet végrehajtását teszi szükségessé;	
2. Az SzB biztonsági javaslat kiadását nem tartja szükségesnek.	
Az eset vizsgálatát elvégezte:	Aláírás:
Zerényi Roland Repülésbiztonsági felügyelő	 Dátum: 2004.11.12.
Tett biztonsági intézkedések:	
<i>Nem volt</i>	
A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:	Aláírás:
Repülésbiztonsági felügyelő	Dátum: Lapszám: 2


2004.11.12