


300-2004

176/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.11.12.	Esemény időpontja (LT): 12:55	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: <i>Műszaki meghibásodás</i>
Értesítés vételének dátuma: 2004.11.12.	Értesítés vételének időpontja (LT): 13:05	Értesítő személye: <i>Vezető Tervező, OCC.</i>	Egyebek:
Légijármű típusa: <i>Fokker 70</i>	Légijármű lajtromjele: HA-LMB	A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi Utasforgalmi</i>	Járatszám: MA-462 Járat: BUD-PRN
A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka		<i>Személyi sérülés nem történt.</i>	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	<i>4 fő stw.</i>		
Szállított személyek (utasok) száma: <i>51 fő</i>		Szállított áru jellege: <i>Nincs</i>	
Személyi sérülés történt: <i>Nem történt</i>		Veszélyes áru jellege: <i>Nincs</i>	
I. Esemény leírása:			
<p>2004. november 12-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LMB lajtromjelű Fokker 70 típusú repülőgéppel a MA-462 számú BUD-PRN menetrendszerű járat teljesítésére készült.</p> <p>A BUD-i kifordítás és hajtóműindítás utáni hajtóműindítás során megjelent az MFDU-n az „YAW RATE SENSOR” hibajelzés. Az észlelt meghibásodás miatt a repülőgép parancsnoka visszagurult a 69-es külső forgalmi állóhelyre.</p> <p>Az állóhelyen a műszaki szolgálat végrehajtotta a rendszer test-t. Ezt követően a hibajelzés megszűnt.</p> <p>A rendszer test-t követően, a kijelölt hajózó személyzet a járatot, utasokkal a fedélzetén, 41 perc indulási késéssel rendszer végrehajtotta. A hibajelzés a járat során többé nem ismétlődött meg.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<p>2.1. A repülőgép a BUD-PRN járat BUD-i indulásán tapasztalt hibajelenséget a hajózó személyzet az alábbiak szerint jelentette, a 10241136 számú AFL lap 1-es rovatában:</p> <p style="text-align: center;">„YAW RATE SENSOR FAIL MESSAGE ON AFTER ENGINE START”</p> <p>2.2. A műszaki szolgálat a repülőgép állóhelyre való visszatolását követően végrehajtotta a YAW DAMPER SYSTEM TEST-t. A test során rendellenességet nem tapasztaltak. A test befejezését követően a tárgybeli hibajelzés is megszűnt az MFDU-n.</p> <p>2.3. A műszaki szolgálat a YAW DUMPER SYSTEM TEST végrehajtását, és annak eredményét nem okmányolta sehol, jóllehet a hajózó személyzet a 10241136 számú AFL lap 1-es rovatába beírta a hibajelenséget.</p> <p>2.4. A műszaki szolgálat a YAW DUMPER SYSTEM TEST végrehajtásáról, és eredményéről hitelt érdemlően a hajózó személyzet Repülőgépparancsnoki Jelentéséből értesült.</p> <p>2.5. A műszaki szolgálat a 10241136 számú AFL lap Corrective Action Taken rovatában a MEL 22-16 Item alapján, a hibajavítás halasztásához szükséges # 116980-2 DIR megnyitását okmányolta csak.</p> <p>2.6. A hajózó személyzet a # 1024115 AFL 1-es rovatában „For Information” keretében tájékoztatta a műszaki szolgálatot, hogy:</p> <p style="text-align: center;">„The Yaw Damper System Was Working Properly”</p> <p>2.7. A műszaki szolgálat ezt követően kiállította a 0007023 számú Job Sheet-t, Yaw Dumper rendszer útvonalakon történő megfigyelésének okmányolására.</p> <p>2.8. A személyzetek a ezt követően a BUD-PRN-BUD, a BUD-SOF-BUD, a BUD-CPH-BUD, és a BUD-PRG-BUD járatokon figyelték meg a Yaw Rate Sensor működését. A megfigyelt járatokon nem volt Yaw Rate Sensor hibajelzés.</p> <p>2.9. A 2.7 pontban leírt útvonal megfigyelések alapján 2003.11.13-án 20:13-kor a műszaki szolgálat a # 0115980-2 DIR-t mindenfajta egyéb okmányolt hibajavító, ellenőrzési tevékenység nélkül lezárta.</p> <p>2.10. Az SzB 2004.01.01-től visszamenően, a Repjel Program segítségével, elemezte a repülőgép üzemeltetési okmányait, melynek során a hibával összefüggésbe hozható bejegyzést nem talált.</p> <p>2.11. A repülőgép, az ARMS 2004.11.12-i adata szerint 20686,0 órát és 15193 ciklust, üzemelt.</p> <p>2.12. A repülőgép 1024115 számú AFL lapján a 2004.11.12-i BUD-i visszaérkezéséig 20687 óra 55 perc, és 15195 ciklus szerepel.</p>			

III. Megállapítások

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMB lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgép 2004.11.12-i műszaki meghibásodását (állóhelyre való visszatolását) a Yaw Rate Sensor az MFDU-n megjelenő hibajelzése okozta. A hibajelzés a rendszer teszt végig futtatásával megszűnt és többé nem jelentkezett.
- 3.2. Az SzB álláspontja szerint a Yaw Rate Sensor hibajelzése valamilyen tranzienst jelenség következménye, ami az üzemeltetés velejárójának minősíthető. Ezt támasztja alá az a tény is, hogy a Yaw Rate Sensor hibajelzése a vizsgálat lezárásáig, 2004.12.12-ig ismét nem jelentkezett.
- 3.3. A hajózó személyzet tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan helyes volt
- 3.4. A műszaki szolgálat hibafeltáró és minősítő tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan nem kifogásolható.
- 3.5. A műszaki szolgálat, az esemény kapcsán végrehajtott, okmányolási tevékenysége erősen kritizálható, mert a repülőgép visszatolását követően, a gép üzemképessé tevő tevékenységet nem okmányolta sehol. Ez a tevékenység ellentétes a MOE/2. fejezet/2.15.3 pont /2. bekezdésében leírtakkal.
- 3.6. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMB repülőgép esetén, az esemény időpontjában kisebb eltérés volt, az AFL-en okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.

IV. Biztonsági ajánlások:

- 4.1. Az SzB a Yaw Rate Sensor MFDU-n megjelenő ritkán előforduló hibajelzését az üzemeltetés velejárójának tekinti, ezért megelőző intézkedés kiadását nem tartja szükségesnek.
- 4.2. Az SzB ajánlja, hogy a RÜO vezetője szerezzen érvényt a MOE/2. fejezet/2.15.3 pont /2. Bekezdésében leírt okmányolási követelmény minden esetben történő, maradéktalan végrehajtására.
- 4.3. Az SzB ajánlja, hogy jelen vizsgálat jegyzőkönyvét az érintett területek előtt oktatólagosan ismertessék
- 4.4. Az SzB ajánlja, hogy az érintett szakterületek vizsgálják meg a vizsgálat során fennállt kisebb üzemidő eltérést, és módosítsák, vagy az ARMS, vagy az AFL adatokat.

V. Kockázati osztály:

Az SzB a repülőgép BUD-i állóhelyre való visszatolását „D” Alacsony kockázati osztályba sorolta.

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Turcsányi Olivér
Malév RBO Vezető

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. december 12.

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. december 12.

Lapszám: 2