

**MX 24/04 számú RENDELLENESÉG
VIZSGÁLATI LAP**



Malév Express Kft., 1185 Budapest, Nagybecskerek u. 30.

Esemény dátuma: 2004.12.12.	Esemény időpontja (LT): 15.55.	Esemény helye: <i>Krakow</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2004.12.12.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 16.20.	Esemény besorolása: <i>műszaki meghibásodás</i>
Légijármű típusa:	<i>CRJ-200</i>	A repülési feladat jellege: <i>utasforgalmi</i>
Légijármű lajstromjele:	<i>HA-LNB</i>	Járatszám: <i>MA-846</i>
A légijárműn tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Feladat	Név	
Légijármű parancsnoka		-
Másodpilóta		-
Légiutas kíséző		-
Légiutas kíséző		-
Szállított személyek (utasok) száma: <i>13</i>	Szállított áru jellege:	-
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>	Veszélyes:	-
Esemény leírása:		
<p>2004. december 12-én a HA-LNB jelű, CRJ-200 típusú repülőgép a MA-846 számú BUD-KRK menetrendszerű járatot teljesítette.</p> <p>Krakowban, a hajtóművek leállítását követően 25 perccel, az EICAS-on „ANTI-ICEDUCT” meghibásodott jelzés jelent meg. A hibajelzést a hajózószemélyzet nem tudta törölni, ezért telefonon keresztül értesítették a rendellenességről a MALÉC OCC-t és a műszaki szolgálatot. Ferihegyről a HA-LNC jelű repülőgéppel a hiba elhárítására szerelőket küldtek a helyszínre. A helyszínre érkezett szerelőket a repülőgép-parancsnok tájékoztatta, hogy az állásidő közben a hibajelzés magától megszűnt.</p> <p>A KRK-BUD járat utasait a mentesítő járat hozta BUD-ra. A HA-LNB jelű repülőgép utasok nélkül rendben visszaérkezett Ferihegyre.</p>		
Kivizsgálás: A repülőesemény szakmai vizsgálatát a PoLéBiSz a 2999/2004. számú levelével MALÉV Express hatáskörébe utalta.		
<ol style="list-style-type: none"> 1. A helyszínre küldött szerelők a FIM /Fault Isolation Manual/ alapján teljes hibakeresést végeztek, majd a hajtóművek indítása és a generátorok átkapcsolása közben is ellenőrizték a rendszer működését. A leírt hiba nem jelentkezett, így a repülőgépet üzemképesnek minősítették. Az elvégzett munkákat a 005568 sz. AFL-en okmányolták. 2. A KRK-BUD szakaszon az ANTIICE SYSTEM rendszerben működött. /005570 sz AFL/. 3. A repülőgép december 13 – 16 között 11 járatot teljesített hibátlanul. 4. December 17-én a repülőgép egy BUD-PRG-BUD menetrendszerű járatot teljesített. A ferihegyi géptávétel közben az EICAS-on az ANTI-ICEDUCT meghibásodás jelzés volt, ami kb. 5 perc múlva magától megszűnt. <p>A járat BUD-PRG szakaszán hibajelzés nem volt, de a prágai leszállás után 15 perc állás után megjelent, majd újabb 30 perc elteltével ismét megszűnt. A visszúti járatot rendben teljesítették, majd a megérkezés után a műszaki szolgálat az AMM /Aircraft Maintenance Manual/ alapján rendszer tesztet végzett, de hibát nem észleltek /008470; 008471 sz. AFL/.</p>		

5. Másnap december 18-án a hajószemélyzet a repülőgéppel egy BUD VCE járat teljesítésére készült de a repülőgép átvétele közben a hibajelzés ismét megjelent majd véglegesen meg is maradt. A hiba miatt a műszaki szolgálat a repülőgépet üzemképtelennek nyilvánította, és hibakeresésre a hangárba vontatták.
6. A műszaki szolgálat a 000 8407 - 8409 számú Job Sheet-ek szerint részletes hibakeresést végzett a jégtelenítő csővezeték érzékelő elemeinél. A hibakeresés során megállapították, hogy az érzékelő elemek közül a 35548-3-255 P/N számú meghibásodott. A meghibásodott elemet, lecserélték majd az AMM szerint elvégzett rendszerteszt után a repülőgépet üzemképesnek, minősítették/008472 sz. AFL/.
7. A hibajavítás óta eltelt időszakban, a kivizsgálás lezárásáig, a hajószemélyzetek újabb hibát nem jelentettek.
8. A repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai 3 hónapra visszamenőleg a meghibásodással összefüggésbe hozható bejegyzést nem tartalmaznak. Hasonló érzékelő elem meghibásodás a repülőgépen az üzembe állítás óta még nem fordult elő. A HA-LNA két, a HA-LNC egy esetben volt ilyen jellegű meghibásodás.
9. A CRJ Service Engineering-től kapott ISAR /In Service Activities Report/ tájékoztatás szerint az érzékelő elemek meghibásodásából adódó hamis ANTI-ICE DUCT jelzések értékelésével a gyártó cég foglalkozik. Erről az üzemeltetőket értesítették.

Következtetések:

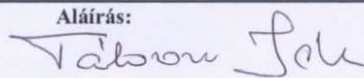
A kivizsgálás alapján megállapítottam, hogy a repülőgépen valós jégtelenítő csőrendszer meghibásodás nem volt.

A hamis hibajel az érzékelő elem meghibásodásából eredt, de az érzékelő elem meghibásodásának okát csak a gyártó cég tudja meghatározni.

Kockázati osztály: „D” Biztonsági javaslatok: a kivizsgálás anyagának tájékoztató jellegű ismertetése a típus hajózó állománya előtt.

Az eset vizsgálatát elvégezte

Aláírás:



Táborosi János
Malév Express Kft. Repülésbiztonsági Felügyelő

Dátum: 2005.01. 07.

Tett biztonsági intézkedések:

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:
Táborosi János
Malév Express Kft. Repülésbiztonsági Felügyelő

Aláírás:

Dátum:
Lapszám:

Melléklet:

005568 sz AFL	2 lap
005570 sz AFL	1 lap
008470 sz AFL	2 lap
008472 sz AFL	8 lap
Hibanyilvántartás	1 lap
ISAR tájékoztatás	1 lap