

**148/2005 számú
ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP**



Repülésbiztonsági Osztály
Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813

Esemény dátuma: 2005.07.28.	Esemény időpontja (LT): 03:15	Esemény helye: Toronto, (YYZ)
Értesítés vételének Dátuma: 2005.07.28.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 13:15	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
		Értesítő személye: OCC értekezleten a Vezető Tervezős az ÜFL.
		Egyebek:
Légijármű típusa: Boeing 767-200	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi utasforgalmi	
Légijármű lajstromjele: HA-LHA	Járatszám: MA-097 YYZ-BUD	
A légijárművön tartózkodó személyek:		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka		Nem Volt.
Első tiszt		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma	7 fő	
Szállított személyek (utasok) száma: 172 fő	Szállított áru jellege: érdektelen	
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem	

I. Esemény leírása:

2005.07.28-án a kijelölt hajózó személyzet a HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgéppel, a MA-097 járatszámú YYZ-BUD járatszakasz teljesítésére indult.

A repülőgép Torontó-i kigurítása (push-back) során végrehajtott kormány ellenőrzéskor, a parancsnok, a csűrő kormány szorulását észlelte az APU-val működtetett hidraulika rendszerrel végzett kormányműködtetés során. A kormányok működtetését a hajtóművek beindítása után is végrehajtották, de az előzőleg tapasztalt jelenség ismét jelentkezett. A csűrőkormány időnként szorult, és kitérített helyzetéből nem állt vissza a „neutral” helyzetébe. A csűrő kormánylapok azonban mindkét irányba kitértek.

A hajózó személyzet az indítást végző külső szerelővel ellenőriztette a csűrő kormányok kitérését. Az ellenőrzés során a szerelő rendellenes működést, hidraulikafolyást, szivárgást nem észlelt.

Az ismételt csűrő kormány ellenőrzések során ismét jelentkezett a kormány szorulása és szakaszos működése, ezért a repülőgép parancsnoka visszagurult a forgalmi állóhelyre, és műszaki segítséget kért.

Az Air Canada műszaki szolgálata az állóhelyen megkezdte a csűrő kormányok vezérlésének átvizsgálását. Megállapították, hogy a jobb oldali szárvkormány rendszeréhez tartozó részben van a meghibásodás, és közölték a személyzettel, hogy a további hibakeresést csak repülőgép hangárban tudják végrehajtani.

A kiszállítás után a Station Manager a repülőgép utasait és személyzetét szállodában helyezte el.

Az Air Canada műszaki szolgálata a hangárban végrehajtott részletes hiba-keresés alapján megállapította, hogy a R/H INBD DROOP QUADRANT ASSY meghibásodott. Az egységet kicserélték, és a csere utáni beosztályozások elvégzése után, az ezt követő ellenőrzések végrehajtásának eredménye alapján a repülőgépet üzemképesnek minősítették.

A kijelölt hajózó személyzet a visszaúti járatot a repülőgéppel, 112 utassal a fedélzetén 47 óra 50 perc indulási késéssel, rendben teljesítette.

II. Kivizsgálás:

2.1. A hajózó személyzet a 1049384 számú AFL-en a csűrő kormány meghibásodását az alábbiak szerint okmányolta:

„27-11-07 On The Ground Aileron Control Wheel Binding”

2.2. Az Air Canada Torontó-i műszaki szolgálata a gép állóhelyre történt visszaállítását követően, átvizsgálta a csűrő vezérlő rendszerét, szétbontotta a jobb és baloldali kormánysszarkához (R/H & L/H Aileron Control Wheels) tartozó vezérlőrendszereket, és megállapította, hogy a jobboldali csűrő vezérlő rendszer működik.

rendellenesen.

- 2.3. A további hibakeresést és hibajavítást csak hangárban tudják végrehajtani. Miután felszabadult hangárhely a gépet azonnal bevonatják, és folytatják a hibakeresést.
- 2.4. A repülőgép parancsnoka a járat utasait kiszállította, akiket szállodában helyeztek el, és átadta a repülőgépet a további hibajavításra az **Air Canada Torontó**-i műszaki szolgálatának.
- 2.5. A repülőgép átadását követően a hajózó személyzet szállodába ment.
- 2.6. Az **Air Canada Torontó**-i műszaki szolgálat a hibakeresést, a repülőgép hangárba vontatását követően, az **AMM és FIM 27-11-05-07 FIG 106 Block I** alapján végezte el.
- 2.7. A hibajavítás során megállapították, hogy a jobboldali csűrő vezérlő rendszer egyik drótkötél kábeldob tengelyének csapágya szorul, rágódik. A kábeldob (**R/H I/B Aileron Drop Quadrant**) egységet (lásd **IPC REF 27-11-38-05-01 Item 210**) az **AMM 27-11-38- P409(20)** alapján kicserélték.
- 2.8. A cserét követően elvégezték a besabályozásokat és ellenőrzéseket az **AMM 27-11-00 P514 és P515** lapokon közölt előírások alapján. Rendellenességet nem tapasztaltak.
- 2.9. A cserét követően az **esedékes DY check és BD check** munkálatait is végrehajtották, és a repülőgépet üzemképesnek minősítették.
- 2.10. Az **Air Canada Torontó**-i műszaki szolgálat, a végrehajtott tevékenységeket a **1049384** számú **AFL** lap 1-es és 2-es rovataiban okmányolta.
- 2.11. Az **Air Canada Torontó**-i műszaki szolgálat a javítás ideje alatt Telexekben részletesen tájékoztatta a BUD-i műszaki szolgálatot a végrehajtott hibakeresésekről és az elvégzett javításokról.
- 2.12. A meghibásodott egység adatai:
- | | |
|--|---|
| P/N: 25 IT 1602-6 | S/N: Nincs |
| Megnevezése: | I/B Drop Quadrant (Belső kötéldob egység) |
| Repülőgépre való felépítés ideje: | S/N hiánya miatt nincs adat az ARMS-ban, gyári felépítés. |
| Repülőgépről való leépítés ideje: | 2005.07.28 |
| A kötéldob repülőgépen való össz. üzemideje: | S/N hiánya miatt nincs adat az ARMS-ban, feltehetőleg sárkány üzemidő ami: 53214,7 óra 6932 ciklus |
- 2.13. A belső kötéldob tengelyének csapágya zárt, kenőanyaggal a gyártó tölti fel. Későbbiekben szétszerelés nélkül nincs mód a csapágy utánszírására.
- 2.14. Az **SzB 2005.01.01**-ig (hét hónapra) visszamenőleg megvizsgálta repülőgép üzemeltetési okmányait, és a meghibásodással kapcsolatba hozható bejegyzést nem talált.
- 2.15. A repülőgép, a csűrő belső kötéldob egység 2005.07.28-i meghibásodásáig az ARMS szerint **53214,7 órát és 6932 ciklust** üzemelt.
- 2.16. A repülőgép **1049385** számú **AFL** lapján, a csűrő belső kötéldob egység 2005.07.28-i meghibásodásáig, **53222 óra 24 perc, és 6933 ciklus** szerepelt.

III. Következtetések:

- 3.1. Az **SzB** megállapította, hogy a **2005.07.28-i HA-LHA** lajstromjelű **B 767-200** típusú repülőgép **Torontó-i (YYZ) műszaki meghibásodását** a jobboldali csűrő vezérlő rendszer belső kötéldob tengelyének csapágy berágódása, és megszorulása okozta.
- 3.2. Az **SzB** a repülőgép a jobboldali csűrő vezérlő rendszer belső kötéldob tengelyének csapágy berágódását, és megszorulását az üzemeltetés velejárójának tekinti, mivel a csapágyat gyárilag töltik fel kenőanyaggal és zárják le.
- 3.3. Az **SzB álláspontja szerint** a hajózó személyzet 2005.07.28-i YYZ-i műszaki meghibásodással kapcsolatos tevékenysége jó volt.
- 3.4. Az **SzB megállapította, hogy nem volt eltérés** a hajózók által vezetett a repülőgépi **AFL**, és az **ARMS** által rögzített üzemidők között.

IV. Javaslatok:

- 4.1. Az **SzB**, a **2005.07.28-i YYZ-i** hibajavítás végrehajtása után, egyéb megelőző intézkedés kiadására nem tesz javaslatot.

4.2. Az SzB ajánlja a 2005.07.28-i YYZ-i műszaki meghibásodás vizsgálat anyagának érintett állományok előtti oktatólagos ismertetését.

V. Kockázati osztály:

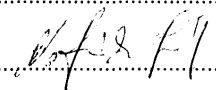
Az SzB a repülőgép YYZ-i műszaki meghibásodását „D” (M/L/10) közepes kockázati osztályba sorolta.

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Kovács László
BMI-RBO Vezető

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:

.....

.....

Dátum: 2005.12.30.

Lapszám: 3