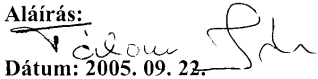


156/05 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma:	Esemény időpontja (LT):	Esemény helye: Várna – Budapest útvonalon	
2005. 08. 28.	05. 00.	Esemény besorolása Műszaki meghibásodás	
Értesítés vételének Dátuma:	Értesítés vételének Időpontja (LT):	Értesítő személye: OCC	
2005. 08. 28.	06. 30.	Egyebek:	
Légijármű típusa: B737-600	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi utasforgalmi		
Légijármű lajstromjele: HA-LON	Járatszám: MA-839	VAR-BUD	
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	férfi	-	
Első tiszt	férfi		
Egyéb hajózó	-		
Légiutas kísérők száma	3		
Szállított személyek (utasok) száma:	Szállított áru jellege: érdektelen		
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem		
<b>1. Esemény leírása:</b>			
2005. 08. 28-án a HA-LON jelű, B737-600 típusú repülőgép a MA-839 számú, VAR-BUD menetrendszerű járatot teljesítette.			
A varnai felszállás után a hajózószemélyzet a rádió kommunikációs rendszer teljes meghibásodását észlelte. Egy rövid ideig az irányítást sem hallották, majd csak gyengén, később a 121,5 MHz frekvencián már adni és tudtak. A személyzet a vonatkozó ICAO előírás alapján tartották az utolsó engedélyezett magasságot – Fl 120 – majd amikor a 121, 5 frekvencián a rádiókapcsolat helyreállt az ATC által engedélyezett Fl 280-ra emelkedtek. A transponderen a 7600 kódot állították be. Az útvonalon végig a 121, 5 frekvenciát használták, majd rendben leszálltak Ferihegyen.			
<b>2. Kivizsgálás.</b>			
Az esemény vizsgálatát a PoLéBiSz a 1904/2005 számú levelével üzemeltetői hatáskörbe utalta.			
1. A leszállás után a MALÉV Műszaki szolgálata a 4235 számú JOB SHEET és a 05AV0501 számú JOB ORDER alapján hibakeresést végzett. Ennek során megállapították, hogy a repülőgép-parancsnok szarvkormányán lévő Interphone switch (fedélzeti telefont működtető gomb) meghibásodott. A nyomógomb időszakosan állandó adás üzemben beragad, ezzel blokkolja mindkét kézi mikrofon működését. A két kézi mikrofont valamint az Interphone switch-et lecserélték és az MM 33 – 42 – 01 előírásai alapján ellenőrizték a rendszer működését. Rendellenességet nem állapítottak meg, a repülőgépet üzemképesnek minősítették. Az elvégzett munkákat az 1051439 számú AFL-en okmányolták.			
2. A repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányainak 30 napra való visszamenőleges átnézése során a következőket tapasztaltam:			
- a hajózószemélyzetek első alkalommal augusztus 21-én a ZRH-BUD útvonal teljesítése után jelentették, hogy a másodpilóta kézi mikrofonja üzemképtelen. A műszaki szolgálat a 903-1341 P/N cikkszámú 0221 S/N gyári számú mikrofont lecserélték, és a repülőgépet üzemképesnek minősítették, az elvégzett munkákat a 1056804 számú AFL-en			

<p>okmányolták A hajózószemélyzet utólagos szóbeli tájékoztatása szerint a rendellenességet úgy észlelték, mintha a kézi mikrofon időszakonként nem működne. A hibajavítás után a repülőgép 7 járatot teljesített észrevétel nélkül.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- augusztus 22-én egy BUD-OTP járatot teljesített. A bukaresti megközelítés közben a rádiókapcsolat az irányítással bizonytalanra vált. A leszállás után a hajózószemélyzet megállapította, hogy a baloldali panelen a kiválasztott csatorna nem működik. A hiba kijavítására műszaki személyzet utazott a helyszínre, ahol a 4296-97 számú JOB-SHEET-ek alapján hibakeresést végeztek, de hibát nem észleltek, majd az MM 23-51-00/501 előírásai alapján ellenőrizték a rendszer működését és a repülőgépet üzemképesnek, minősítették.</li> <li>- a bukaresti meghibásodás körülményeinek vizsgálatát a PoLéBiSz megbízása alapján MALÉV RBO 154/05 számon megkezdte, a vizsgálat közben a meghibásodás, a várnai felszállás után, az 1. pontban leírtak szerint megismétlődött.</li> <li>- A bukaresti esemény és a várnai esemény bekövetkezésének ideje között a repülőgép 24 járatot teljesített észrevétel nélkül.</li> </ul> <p>3. A műszaki szolgálat által lecserélt P8-400003 cikkszámú interphone switch-et megvizsgáltuk. Megállapítottuk, hogy a nyomógomb bizonytalanul működik, mivel a megnyomás után, esetenként, annak ellenére, hogy látszólagosan alap helyzetébe visszaáll, mégis áramkörileg zárt helyzetben maradnak a belső érintkezői. A nyomógombot roncsolástól mentesen nem lehet szétszedni így az érintkezők állapotát, nem lehet megvizsgálni.</p> <p>4. Az augusztus 28-i hibajavítás óta eltelt 4 hét óta a rendszerben újabb meghibásodás nem fordult elő.</p>	
<p><b>3. Következtetések:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A kivizsgálás alapján egyértelműen megállapítható, hogy a bukaresti leszállás és a várnai felszállás után bekövetkezett rendellenességek a repülőgép-parancsnok interphone switch meghibásodása miatt következett be. A rendelkezésre álló adatok alapján, a nyomógomb meghibásodásának okát, egyértelműen nem lehet meghatározni. A meghibásodás (érintkezés hiba) csak időszakosan jelentkezett</li> <li>2. A hajózószemélyzet eljárása a várnai felszállás után bekövetkezett meghibásodással kapcsolatban megfelelő volt.</li> <li>3. A meghibásodás véletlenszerű, az üzemeltetés velejárójának tekinthető, megelőzésére nincs lehetőség.</li> </ol>	
<p><b>Kockázati osztály: „ C „ / Biztonsági javaslatok:</b>  <i>Javaslom a Kivizsgálása jegyzőkönyv anyagának tájékoztató jellegű ismertetését az érintett típus hajózó állománya előtt.</i></p>	
<p><b>Az eset vizsgálatát elvégezte:</b></p> <p><b>Táborosi János</b>  <b>Repülésbiztonsági felügyelő</b></p>	<p><b>Aláírás:</b>    <b>Dátum: 2005. 09. 22.</b></p>
<p><b>Tett biztonsági intézkedések:</b></p>	
<p><b>A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:</b></p> <p><b>Repülésbiztonsági felügyelő</b></p>	<p><b>Aláírás:</b>   <b>Dátum:</b>  <b>Lapszám:</b></p>