
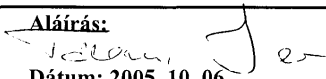


165/05 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2005. 09. 17.	Esemény időpontja (LT): 20. 50.	Esemény helye: <i>Bologna</i>	
Értesítés vételének Dátuma: 2005. 09. 17.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 21. 15.	Esemény besorolása: <i>Műszaki meghibásodás</i>	
		Értesítő személye: <i>OCC</i>	
		Egyebek:	
Légijármű típusa: <i>CRJ-200</i>		A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi utasforgalmi</i>	
Légijármű lajstromjele: <i>HA-LNB</i>		Járatszám: <i>MA-429</i>	
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	<i>férfi</i>		
Első tiszt	<i>férfi</i>		
Egyéb hajózó	-		
Légiutas kísérők száma	2		
Szállított személyek (utasok) száma:		Szállított áru jellege: <i>érdektelen</i>	
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>		Veszélyes: <i>nem</i>	
1. Esemény leírása: 2005. 09. 17-én a HA-LNB jelű, CRJ-200 típusú repülőgép a MA-429 számú, BLQ-BUD menetrendszerű járat teljesítésére indult. A bolognai kigurulás közben a fékszárny 20°-ra való kibocsátása közben a fékszárny 0°-on maradt és „Flaps fail” üzenet jelent meg az ED-1-en. A hajózási személyzet elvégezte a Fault Isolation Guide eljárást, de a hiba megmaradt. A hiba miatt visszagurultak a forgalmi állóhelyre ahol „reset” eljárást végeztek, de a hiba továbbra is megmaradt. A rendellenességről értesítették az OCC-ét és műszaki segítséget kértek.			
2. Kivizsgálás: A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát a 2071/2005 számú levelével üzemeltetői hatáskörbe utalta.			
1. Szeptember 18-án a menetrendszerű MA-428 számú járatral 3 műszaki szakembert küldtek a helyszínre. A műszakiak a hibakód alapján lecserélték a BBSU-t/Brake And Position Unit/ de a hiba továbbra is fennállt. A további hibaelhárítás érdekében szeptember 19-én további berendezéseket küldtek a helyszínre. A hibát végül a 671 számú FECU/Flaps Electronic Control Unit/ cseréjével elhárították. Az elvégzett munkákat a 010743 számú AFL-en okmányolták. A hibajavítás után a repülőgép – utasok nélkül – szeptember 19-én 16 óra 46 perckor rendben visszaérkezett Budapestre.			
2. A hibajavítás oda eltelt 14 nap alatt hasonló meghibásodás nem fordult elő.			
3. A CRJ-200 típusú repülőgépek esemény kivizsgálási anyagait 2004. január 1-ig visszamenőleg ellenőriztem és megállapítottam, hogy 7 esetben fordult elő fékszárny rendszer meghibásodás: <ul style="list-style-type: none"> - 2004. március 13, HA-LNC a kibocsátáskor a fékszárny nem ment tovább 8°-nál, a CB reset eljárás után a repülőgép üzemképes. - 2004. április 28, HA-LNC kibocsátás után a fékszárny 20°-on maradt, a CB reset eljárás után a repülőgép üzemképes. - 2004. május 6. HA-LNB kibocsátáskor a fékszárny 0°-on maradt, CB reset eljárás után a repülőgép üzemképes. - 2004. október 13. HA-LNB a fékszárny kar 45°-os helyzetében jelzés szerint a fékszárny csak 43°-on, a helyzetjelző adó lecserélve. - 2005. március 20. HA-LNB behúzáskor a fékszárny 20°-on maradt, CB reset eljárás után a repülőgép üzemképes 			

<ul style="list-style-type: none"> - 2005. április 5. HA-LNB a kibocsátáskor a fékszárny nem ment tovább 8°-nál, a CB reset eljárás után a repülőgép üzemképes - 2005. április 13-án HA-LNB kibocsátáskor a fékszárny 0°-on maradt, a hibát FECU cseréjével elhárították. 	
<p>A felsorolt esetekből a helyzetjelző adó meghibásodása nem tartozik a FECU meghibásodásai közé. A többi 5 esetben a FECU önellenőrző rendszeréből hibaüzenet nem jelentkezett. Ekkor a FIM 27-50-00 előírása szerint a rendszer üzemképességét ellenőrizni kell de, ha nincs hibaüzenet, akkor a CB reset eljárása után a rendszer üzemképesnek nyilvánítható. Az április 13-i fékszárny meghibásodásnál viszont volt hibaüzenet és ekkor a hiba a FECU cseréjével megszűnt.</p>	
<p>5. A korábbi események kivizsgálása után a javasolt megelőző intézkedésként a MALÉV EXPRESS műszaki vezetője tájékoztatta a gyártó céget a meghibásodásokról, de szakértői vélemény nem érkezett vissza. Egy a Bombardier által kiadott ISAR (üzemeltetési tájékoztató) szerint a FECU meghibásodások - más üzemeltetőktől is beérkezett jelentések figyelembevételével - elemzését megkezdték, de ennek eredménye még nem ismert.</p>	
<p>6. A műszaki szolgálat által leépített FECU-t és BPSU-t javításra kiküldték a gyártóhoz.</p>	
<p>3. Következtetések: A fékszárny rendellenes működését minden valószínűség szerint a 671 S/N FECU meghibásodása okozta. A meghibásodás okát csak a gyártó cég tudja meghatározni. A berendezés javításba küldésekor a gyártó tájékoztatva lett a hibajelenségről és ismét szakvélemény lett kérve.</p>	
<p>4. Kockázati osztály: „D” / Biztonsági javaslatok: Megelőző intézkedés nem lehetséges. Javasolom az esemény kivizsgálási anyagának tájékoztató jellegű ismertetését a CRJ hajózó állománya előtt.</p>	
<p>Az eset vizsgálatát elvégezte:</p> <p>Táborosi János Repülésbiztonsági felügyelő</p>	<p>Aláírás:  Dátum: 2005. 10. 06.</p>
<p>Tett biztonsági intézkedések:</p>	
<p>A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:</p> <p>Repülésbiztonsági felügyelő</p>	<p>Aláírás: Dátum: Lapszám: 1</p>

Mellékletek:

010743 számú AFL

5 lap