

180/2005 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma:	Esemény időpontja (LT):	Esemény helye:	
2005.11.03.	07:30	Budapest	
Értesítés vételének Dátuma:	Értesítés vételének Időpontja (LT):	Esemény besorolása:	
2005.11.03.	08:00	Műszaki meghibásodás	
		Értesítő személye:	
		Vezető Tervező, OCC.	
Légijármű típusa:		Egyebek:	
Boeing 737-600			
Légijármű lajstromjele:		A repülési feladat jellege:	
HA-LOF		Kereskedelmi Utasforgalmi	
	Járatszám: MA-400	Járat: BUD-FCO	
A légijárművön tartózkodó személyek :			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka		Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	4 fő stw		
Szállított személyek (utasok) száma:	81 fő	Szállított áru jellege:	Nincs
Személyi sérülés történt:	Nem történt	Veszélyes áru jellege:	Nincs
I. Esemény leírása: 2005. november 11-én a budapesti induláskor a repülőgép hátratulása során a hajózó személyzet a hajtóművek indításakor azt észlelte, hogy mindkét hajtómű EEC-je „Alt Mode”-ba váltott és a hajtóművek leállításáig ebben a helyzetben is maradt. A hibajelenség miatt a személyzet visszagurult a forgalmi állóhelyre, és műszaki segítséget kért. Budapest-i műszaki szolgálat az állóhelyen a végrehajtotta az ilyen esetekre előírt ellenőrzéseket, hibajelzést nem tapasztalt, majd a rendszerek működőképességét hajtóműindítással és járatással ellenőrizték, rendellenességet nem tapasztaltak, ezért a repülőgépet üzemképesnek minősítették. A járatot a kijelölt hajózó személyzet a repülőgéppel, 65 perces indulási késéssel a rendben végrehajtotta.			
II. Kivizsgálás: 2.1. A repülőgép a BUD-FCO járat indulásakor tapasztalt hibajelenséget a hajózó személyzet az alábbiak szerint okmányolta, a 1058425 számú AFL lap 1-es rovatában: „During Engine Start EEC Changed To ALT Mode, And Remained In ALT Until Engine Stop” 2.2. A műszaki szolgálat a hibakeresés során végrehajtotta az alább felsorolt tevékenységeket: 2.2.1. Az állóhelyen a BPCU-n a „EP DIST/BUS” Fault jelzés volt, ami után végrehajtották a : 2.2.1.1. AMM 24-41 Task 803-t 2.2.1.2. BPCU BITE Test-t 2.2.1.3. Hajtóműveket beindították, rendellenességet nem tapasztaltak. 2.3. A RÜO a hibajavítást, a # 1058425 számú AFL lapon okmányolta. 2.4. Az SzB (2005.09.01-ig) három hónapra visszamenően ellenőrizte a repülőgép üzemeltetési okmányait, de a tárgybeli eseménnyel kapcsolatba hozható bejegyzést nem talált, de a B 737-es NG típus többi gépén 2005-ben többször előfordult, mint pl-ul a HA-LOA, HA-LOB, HA- LOE, HA-LOK, HA-LON és HA- LOS lajstrom-jelű repülőgépeken, a tárgybeli EEC hibajelzés. A hibajavítás is hasonló volt. 2.5. A MO 2.4 pontban leírt EEC hibákról a gyártót a értesítése megtörtént a # 151/05 „128B737-NGATA73REP/UCL, és MMKL132B737ATA73 számú Megbízhatósági Műszaki Kivizsgálási Lap (RAN) gyártónak való megküldésével. A gyártó válaszában elismerte, hogy tudnak a problémáról és dolgoznak a hibák végleges kijavításán. 2.6. Az SzB az esemény úgy ítélte meg, hogy soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására nincs szükség, mivel a gyártó a tárgybeli hibajelenséget típushibának ismerte el, és dolgozik a hibajelenség megelőzésén. 2.7. A tárgybeli EEC hiba, a vizsgálat 2006.01.13-i lezárásáig, a HA-LOF lajstromjelű repülőgépen, nem ismétlődött meg. 2.8. A repülőgép, az ARMS 2005.11.03-i adata szerint 5468,4 órát és 3300 ciklust, üzemelt			

2.9. A repülőgép 1058425 számú 2005.11.03-i AFL lapján a 5459 óra 07 perc, és 3296 ciklus szerepel.

III. Megállapítások:

- 3.1. Az SzB a HA-LOF lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgép 2005.11.03-i BUD-i EEC hibajelzését minden valószínűséggel átmeneti „transiens” jelenség idézte elő, ami a „RESET” eljárások végrehajtásával megszűnt.
- 3.2. A fentebb leírtakat támasztja alá az, hogy a végrehajtott rendszer testeket követően, a hiba többé a vizsgálat lezárásának idejéig, nem jelentkezett.
- 3.3. A hajózó személyzet tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan jó volt.
- 3.4. A műszaki szolgálat hibafeltáró, minősítő, és okmányoló tevékenysége az eseménnyel kapcsolatosan célratorő és jó volt.
- 3.5. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOF lajstromjelű repülőgép esetén, az esemény időpontjában **nem volt lényegi eltérés**, az AFL-en okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.

IV. Biztonsági ajánlások:

- 4.1. Az SzB az EEC tárgybeli meghibásodását az üzemeltetés velejárójának tekinti, és mivel a gyártó cég dolgozik a probléma megoldásán, ezért megelőző intézkedés kiadását **nem tartja szükségesnek**.

V. Kockázati osztály:

Az SzB a repülőgép EEC meghibásodás BUD-i eseményét „E” (L/L1) minimális kockázati osztályba sorolta

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Kovács László
BMI- RBO Vezető

Aláírás:

.....
.....

Dátum: Budapest, 2006.január 13.

Lapszám: 2