

281-2005

183/05 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2005.11.28	Esemény időpontja (LT): 17:40	Esemény helye: Prága	
Értesítés vételének Dátuma: 2005.11.28	Értesítés vételének Időpontja (LT): 18:00	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás	
Légijármű típusa: Fokker-70		A repülési feladat jellege: utasforgalmi	
Légijármű lajstromjele: HA-LMF		Járatszám: MA-824 (BUD-PRG)	
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 fő		
Szállított személyek (utasok) száma: 36	Szállított áru jellege: érdektelen		
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem		
Esemény leírása: A prágai leszállás után a jobb oldali reverz hibajelzés jelent meg. A hiba behatárolására és javítására mentesítő személyzet utazott a helyszínre. A hibajelzés miatt a sugárfék fordítókat kiiktatták, és utasok nélkül hazarepültek.			
Kivizsgálás: 1. A HA-LMF lajstromjelű repülőgép 2005. 11. 28-án a MA-824-es Budapest – Prága járatot a prágai leszállásig hibajelzés nélkül teljesítette. A leszállás után a jobb oldali reverz hibajelzés jelent meg. Menetrend szerint 17 óra 40 perckor (UTC) a személyzet kiszállította az érkező utasokat, és az AFL 1070485-ben rögzítette, hogy a jobb oldali reverz nem működött, a figyelmeztető tablójelzés világított. Mivel Prágában nem állt rendelkezésre Fokker-70 szakszolgálati engedéllyel rendelkező műszaki szaksemélyzet, ezért a hajózó személyzet felvette a kapcsolatot az OCC-vel, és műszaki segítséget kért. 2. A műszaki konzultáció során döntés született, hogy műszaki mentesítő személyzet utazik a helyszínre. 3. 2005. 11. 29-én a helyszínre megérkezett Malév műszaki szolgálat a N°2 Thrust reverser működéspróbája során rendellenességet nem észlelt. A további hibakeresésre megnyitották a 0207604-1 számú DIR-t, és deaktiválták a N°2 Thrust reverser-t. Az ellenőrzések során észlelték, hogy a N°1 Thrust reverser nyitott helyzetében a zöld „R” jelzés villog és az MFDU-n N°1 Thrust reverser hibajelzés jelentkezik. A további hibakeresésre megnyitották a 0207604-2 számú DIR-t, és deaktiválták a N°1 Thrust reverser-t. 4. A személyzet 2005. 11. 29-én utasok nélkül rendben teljesítette a PRG-BUD útvonalat. 5. Az érkezés után a Malév műszaki szolgálat a Maintenance Manual MM 78-00-00-440-812-B pontja alapján végrehajtotta a hibakeresést és az ellenőrzéseket. Az ellenőrzés során rendellenességet nem tapasztaltak. Az MM 78-34-00-820-815-D pontja alapján végrehajtották az „Operational Test”-t. A teszt végrehajtása során rendellenességet nem tapasztaltak. Ezért a 0207604-1 számú DIR-t és a 0207604-2 számú DIR-t törölték.			

2005. november hónapban több esetben következett be hasonló jellegű reverz meghibásodás. 2005. november 20-án a HA-LME lajstromjelű repülőgépen, 2005. november 28-án a HA-LMC lajstromjelű repülőgépen jelentkezett a N°2 Thrust reverser hibajelzés. A Malév műszaki szolgálata a mindkét esetben végrehajtotta a hibakeresést és az ellenőrzéseket Maintenance Manual MM 78-00-00-440-812-B pontja alapján. Az ellenőrzés során rendellenességet nem tapasztaltak. Az MM 78-34-00-820-815-D pontja alapján végrehajtották az „Operational Test”-t. A teszt végrehajtása során rendellenességet egyik esetben sem tapasztaltak.
- A kivizsgálás ideje alatt a Légiutas-kísérő osztály felhívta az állomány figyelmét, hogy a Fokker és CRJ típusú repülőgépeken fokozottan figyeljék az utasok mobiltelefon használatát, és a repülés időtartama alatt szerezzenek érvényt a mobiltelefon használatának tiltására.

Elemzés:

- A hibakeresések és a mindenre kiterjedő ellenőrzések során a műszaki szolgálat a nem talált meghibásodást.
- A kivizsgálás során elemzésre kerültek a BASIS számítógépes adatbázisban lévő események 2002. 01. 01-től. Az adatbázisban hasonló eseményt okozó Thrust reverser hibajelzés a Fokker-70 típuson több alkalommal szerepel. A hibajelzés mindegyik esetben téves volt. A téves hibajelzés valószínűsíthető oka a leszállás során történt utas-mobiltelefon használata volt.
- A kivizsgálás során elemzésre kerültek az ARMS adatbázisban lévő Thrust reverser hibajelzés a hibakeresést megelőző 1 hónapban, és a meghibásodást követő 3 hónapban. A nyilvántartásból megállapítható, hogy a HA-LMF lajstromjelű repülőgépen a jelzett időszakban Thrust reverser hibajelzés nem következett be.
- Légiutas-kísérő osztály az utasok mobiltelefon használatának tiltására meghozta a szükséges intézkedéseket.

Megállapítás:

- A hajózó személyzet az esemény bekövetkezésekor helyesen járt el.
- A műszaki személyzet a hibakeresést gyorsan, szakszerűen végezte el. Az elvégzett munkát az előírásoknak megfelelően dokumentálta.
- A Thrust reverser hibajelzés valószínűsíthető oka a leszállás során történt utas-mobiltelefon használata volt.

Kockázati osztály: „ D „ / a repülés biztonságára alacsony repülésbiztonsági kockázattal jár.

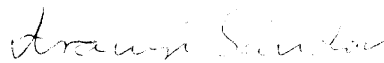
Biztonsági javaslatok:

Mivel a kivizsgálás időtartama alatt a Légiutas-kísérő osztály meghozta szükséges intézkedéseket, ezért további biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Aranyi Sándor
Repülésbiztonsági felügyelő



Dátum: 2005. december 23.