

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály

126/2002.számú eseményvizsgálata

2002-106

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLESBIZTONSÁGI OSZTÁLY		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 126/02	
Hely: Budapest		Dátum: 2002.07.20. Idő: óra perc 07.05/LT/		Típus: B737-400	
				Gépjel: HA-LEZ	
Hátratulás közben a bal hajtómű nem indult.					
Járatszám: MA2224		Útvonal: BUD-LCA		mrj.	
				különjárat ☒	
Utas: 126		Óra		felszállás közben	
Késés		Perc 30		emelkedés	
Mentesítő		típus		vízszintes repülés	
Járatlemondás		gépjel		süllyedés	
Gépcsere		típus		leszállás közben	
		gépjel		hátratulás közben ☒	
A repülőgép személyzete:				Esemény kategória:	
Gépparancsnok:				Rendellenesség/műszaki meghibásodás/	
Első tiszt:					
Légiutaskísérők					
Egyéb hajózó:					
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű tűzoltó rendszere		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		☒ Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Repedés		V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Törzskeretek. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		VII. Egyéb	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok			
Futók		Hajtómű. gondola			
Vezérlés		Légcsavarkúp			
Elektromos		hossza mm		Kárösszeg	
Navigációs rendszerek		szélessége mm		FDR	
Műszer		mélysége mm		CVR	
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott / sérült egység: gyújtáskábel /ignition lead/				Kivizsgáló / Bizottság: Táborosi János repülésbiztonsági felügyelő	
1. Az esemény leírása: 2002.július 20-án a HA-LEZ jelű, B737-400 típusú repülőgép a MA-2224 számú BUD-LCA külön járat teljesítésére indult. A ferihegyi hátratulás közben – a hajtóművek indításakor – a bal hajtómű a jobb oldali gyújtásról nem indult be A hiba miatt a repülőgépet visszahúzták a forgalmi állóhelyre. A hibajavítás után a járatot 30 perc késéssel rendben teljesítették.					

2. Kivizsgálás:

- 2.1 A forgalmi állóhelyen a műszaki szolgálat tájékoztatta a személyzetet, hogy gyújtóegység hibájára az előző nap már 10 napos DIR-t vettek fel. A hajtóművel hideg átforgatást, majd egy normál indítást végeztek és a repülőgépet üzemképesnek minősítették. Az elvégzett munkákat a 0294796 számú AFL-en okmányolták.
- 2.2 A repülőgép-parancsnok jelentése szerint a járat indulásakor egy utas hiányzott a fedélzetről. Az utas csomagjának visszakeresztetése 40 perc induló késést okozott és ez a eljárás elvonta a figyelmét a hajtóművek indításával kapcsolatban felvett DIR-ről. Kifogásolta viszont azt, hogy a gyújtáskapcsoló nem volt ellátva INOP felirattal.
- 2.3 A MEL-nek a hajtómű gyújtás meghibásodására vonatkozó 74-1 oldala nem tartalmaz olyan karbantartási utasítást, hogy az egyik oldal meghibásodása esetén INOP feliratot is kell felhelyezni.
- 2.4 A hibát a műszaki szolgálat a 125/02 számú Kivizsgálási Jegyzőkönyvben leírtak szerint elhárította. A hibaelhárítás után a személyzetek a kivizsgálás lezárásáig a hajtóművek indítási rendszerének működésével kapcsolatban észrevételt nem tettek.

3. Megállapítások:

- 3.1. A kivizsgálás alapján megállapítható, hogy a repülőgépen egyértelmű gyújtáshiba volt, azonban ha a hajózőszemélyzet az előző napon felvett DIR-t figyelembeveszi, akkor elkerülhető lehetett volna a repülőgép visszagurulása/visszahúzása/.
- 3.2. A hasonló jellegű rendellenesség érdekében a következőket javaslom:
- 3.2.1. A műszaki szolgálat az indítási rendszer meghibásodása esetén, a DIR kiállításán túlmenően, helyezzen fel INOP feliratot a meghibásodott oldal kapcsolója mellé.
- 3.2.2. A hajóző szakvezetés hívja fel az állomány figyelmét arra, hogy a járat indulása előtt figyelmesebben tanulmányozzák a kiállított DIR-eket.
- 3.3. A rendellenességet „E” kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2002.szeptember 21.



Táborosi János
repülésbiztonsági felügyelő

Mellékletek: Szakmai jelentés	2 lap
0294796 AFL	1 lap
MEL 74-1 oldal	1 lap