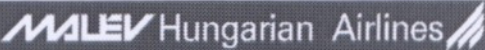
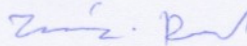
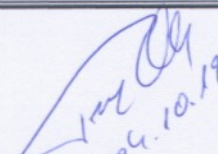


69/04 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.04.28.	Esemény időpontja (LT): 17:20	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.04.28.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 17:20	Értesítő személye: OCC	Egyebek:
Légijármű típusa: Légijármű lajstromjele:	B737-300 HA-LEF	A repülési feladat jellege: Járatszám:	utasforgalmi MA-554
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	KITAKARUA		
Első tiszt		Nem volt	
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	5		
Szállított személyek (utasok) száma:	106	Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt:	nem	Veszélyes: nem	
Esemény leírása: A budapesti indulás előtt a személyzet APU-t indítást kezdeményezett. Az indítás rendben megtörtént, bár az APU bleed kijelzőn nem jelent meg nyomás csak az APU bleed kapcsoló többszöri ki-be kapcsolása után. Utasbeszállítást követően az APU-ról kezdték indítani a 2-es hajtóművet, azonban N2=22%-nál az APU generátor lekapcsolódott a hálózatról és a Bleed is megszűnt, ezért a hajtómű indítása megszakadt. Az APU hőmérséklete EGT~500°C volt (normális). Levegős indítással lehetett volna a járatot teljesíteni, a műszaki szolgálat azonban gépcsere mellett döntött és megkezdte a hiba behatárolását.			
Kivizsgálás: 1. A hibakeresés során a műszaki szolgálat megállapította, hogy az APU Bleed Valve meghibásodott; 2. A hibás alkatrészt a MM49-52-11 szerint lecserélték; 3. Ezt követően a D4518 P20-tól SM20-ig, az SM20-tól D4534 P30-ig, valamint az SM20-tól D4560 P53-ig terjedő szakaszban kicserélték az elektromos kábeleket; 4. A 3605812-22-es gyári számú starter motort és a starter motor tömítő gyűrűjét is lecserélték; 5. Az elvégzett munkálatokat a 364804 sz. AFL-ben rendben okmányolták; 6. Végeterül az APU teszt végrehajtása után a repülőgépet üzemképesnek minősítették.			
Következtetések: A hajtóműindítás során bekövetkező APU leállást az APU Bleed Valve meghibásodása okozta.			
Kockázati osztály: „ E „ / Biztonsági javaslatok: Mivel a repülőgép már visszaadásra került, ezért biztonsági javaslat nem kerül kiadásra.			
Az eset vizsgálatát elvégezte: Zerényi Roland		Aláírás: 	
Repülésbiztonsági felügyelő		Dátum: 2004.10.02.	
Tett biztonsági intézkedések: Nem volt			
A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte: Repülésbiztonsági felügyelő		Aláírás: Lapszám: 1	


2004.10.19