

2002-111

**MALÉV Rt.**  
**Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály**  
**136/2002.számú eseményvizsgálata**

|   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
| <b>MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI OSZTÁLY</b>   |  | <b>REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV</b>                             |   | <b>ESEMÉNY SZÁMA:</b><br><b>136/2002</b>  |  |
| <b>Hely:</b><br><b>Budapest</b>   |  | <b>Dátum:</b><br>2002.07.24.<br><b>Idő:</b><br>09 óra 40 perc             |   | <b>Típus:</b><br><b>B 737-300</b>   |  |
|   |  |   |   | <b>Gépjel:</b><br><b>HA-LET</b>   |  |
| A repülőgép BUD-i hátratólásánál a YAW DAMPER rendszert nem lehet hálózatra kapcsolni.  |  |   |   |   |  |
| <b>Járatszám:</b><br>MA-580   |  | <b>Útvonal:</b><br>BUD - MAD  |   | <b>mrj. különjárat</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>árusjárat</b>                         |  |
| <b>Utas:</b><br>94 fő   |  | <b>Késés: 27 min</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Mentesítő</b> |   | <b>felszállás közben</b> <input type="checkbox"/> <b>állóhelyen</b> <input type="checkbox"/>        |  |
| <b>Járatlemondás,</b>   |  | <b>Géptípus:</b>  |   | <b>emelkedés</b> <input type="checkbox"/> <b>váróponton</b> <input type="checkbox"/>                |  |
| <b>Gépcseré</b>   |  | <b>Gépjel:</b>  |   | <b>vízszintes repülés</b> <input type="checkbox"/> <b>vontatás közben</b> <input type="checkbox"/>  |  |
|   |  |   |   | <b>süllyedés</b> <input type="checkbox"/> <b>gurulás közben</b> <input checked="" type="checkbox"/> |  |
|   |  |   |   | <b>leszállás közben</b> <input type="checkbox"/> <b>Id. karb. során</b> <input type="checkbox"/>    |  |
| <b>Gépparancsnok:</b>   |  |   | <b>Esemény kategória:</b>                         |   |  |
| <b>Első tiszt:</b>  |  |   | <b>Rendellenesség</b>                             |   |  |
| <b>Légiutaskisérők:</b>   |  |   | /Műszaki Meghibásodás/                            |   |  |
| <b>Egyéb hajózó:</b>  |  |   |   |   |  |
| <b>Hajtómű</b> <input checked="" type="checkbox"/>  |  | <b>Benyomódás</b>   |   | <b>I. Hajózó személyzet hibája</b>  |  |
| <b>Sárkány</b> <input type="checkbox"/>   |  | <b>Karcolás</b>   |   | <b>II. Repülés Irányítás hibája</b>   |  |
| <b>Segédhajtómű</b> <input type="checkbox"/>  |  | <b>Átszakadás</b>   |   | <b>III. Szállító hibája</b>   |  |
| <b>Indító rendszer</b> <input type="checkbox"/>   |  | <b>Törés</b>  |   | <b>IV. Malév Műszaki szolgálat hibája</b>   |  |
| <b>Hidraulika rendszer</b> <input type="checkbox"/>   |  | <b>Égőtér Repedés</b>   |   | <b>V. Egyéb Malév szolgálat. hibája</b>   |  |
| <b>Magassági rendszer</b> <input type="checkbox"/>  |  | <b>Tk. száma</b>  |   |   |  |
| <b>Tüzelőanyag rendszer</b> <input type="checkbox"/>  |  | <b>Szárny</b>   |   | <b>VI. Idegen vállalat hibája</b>   |  |
| <b>Jégtelenítő rendszer</b> <input type="checkbox"/>  |  | <b>Vezérsíkok</b>   |   |   |  |
| <b>Futók</b> <input type="checkbox"/>   |  | <b>Hmü. gondola</b>   |   | <b>VII. Egyéb</b> <input checked="" type="checkbox"/>   |  |
| <b>Vezérlés</b> <input checked="" type="checkbox"/>   |  | <b>Légcsavarkúp</b>   |   |   |  |
| <b>Elektromos</b> <input type="checkbox"/>  |  | <b>hossza</b> mm  |   | <b>Kárösszeg:</b>   |  |
| <b>Navigációs rendszerek</b> <input type="checkbox"/>   |  | <b>szélessége</b> mm  |   | <b>FDR</b> <input type="checkbox"/>   |  |
| <b>Műszer</b> <input type="checkbox"/>  |  | <b>mélysége</b> mm  |   | <b>CVR</b> <input type="checkbox"/>   |  |
| <b>Rádió</b> <input type="checkbox"/>   |  |   |   |   |  |
| <b>Lokátor</b> <input type="checkbox"/>   |  |   |   |   |  |
| <b>Meghibásodott/sérült egység / berendezés:</b>  |  |   | <b>Kivizsgáló / Bizottság</b>                     |   |  |
|   |  |   | <b>Náfrádi József repülésbiztonsági felügyelő</b> |   |  |
| <b>1. A műszaki meghibásodás leírása:</b>   |  |   |   |   |  |
| A kijelölt hajózó személyzet 2002.07.24-én a MA-580 BUD-MAD járat teljesítése készült. A repülőgép kitolását és hajtóműindítását követően a YAW DAMPER rendszert nem lehetett hálózatra kapcsolni. A hiba miatt a hajtóműveket leállították, és a gépet visszahúzták a forgalmi állóhelyre. A helyszínen érkező műszaki szolgálat végrehajtotta a „BITE TEST”-t. A teszt során rendellenességet nem talált, ezért a gépet üzemképesnek nyilvánította. |  |   |   |   |  |
| A test elvégzése után, a repülőgéppel a járatot, 25 perc indulási késéssel rendben teljesítették.   |  |   |   |   |  |

**MALEV Rt.**  
**Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály**  
**136/2002.számú eseményvizsgálata**

**2. KIVIZSGÁLÁS:**

- 2.1. A hajózó személyzet az észlelt jelenséget az alábbiak szerint okmányolta a #0302262 AFL lapon:  
„YAW DAMPER CAN NOT BE ENGAGED POSITION.”
- 2.2. A műszaki szolgálat az állóhelyi hibakeresés során az alábbi tevékenységet végezte el, és okmányolta:  
„YDC GROUND TEST PERFORMED. NO FAULT DETECTED. Y/D SYSTEM SATISFACT.”
- 2.3. A műszaki szolgálat a teszt végrehajtásán kívül egyéb hibajavító tevékenységet nem végzett.
- 2.4. A repülőgépen a tárgybeli hibajelenség a vizsgálat lezárásának napjáig ismét nem jelentkezett.
- 2.5. A repülőgépeken üzemelő YAW DAMPER rendszerek 2001. 01. 01-től napjainkig tartó időszakában, 12 esetben hibásodtak meg. A hibák nagy részét a **YAW DAMPER COUPLER cseréjével**, vagy **GROUND TEST végrehajtásával** (memória törlés) háritották el.
- 2.6. A YAW DAMPER rendszer meghibásodás hibajavításának elhalasztását, a MEL 22-03 tétele max.10 napos határidővel engedélyezi.

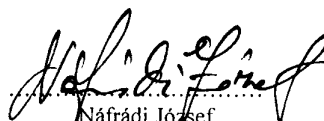
**3. MEGÁLLAPÍTÁSOK:**

- 3.1. Az MRO-RBSz **KB vizsgálata megállapította, hogy a HA-LET** lajstromjelű **Boeing 737-300** típusú repülőgép **2002 július 24-i BUD-i** rendellenességét a YAW DAMPER rendszer engedélyezett üzemidőn belüli indokolatlan hibajelzése okozta, melyet a műszaki szolgálat, a **GROUND TEST** végrehajtásakor memória törléssel elhárított.
- 3.2. Az MRO-RBSz **KB megállapította**, hogy a rendellenességét okozó meghibásodás előtt, a hajózó személyzetek, 2001.01.01-től 12 esetben, gépenként és évenként átlagosan egyszer, észrevételezték a YAW DAMPER rendszer hibajelzését..
- 3.3. Az MRO-RBSz **KB vizsgálata megállapította**, hogy a **hajózó személyzetek** eljárása, és a **Műszaki Szolgálat** a hibaelhárító tevékenysége helyes volt.
- 3.4. A rendellenességet a „D” kockázati osztályba soroltuk.

**4. Javaslatok:**

- 4.1. Az MRO-RBSZ **KB** a BUD-i indulásnál tapasztalt YAW DAMPER rendszer rendellenességét, a másfél év során előfordult rendellenességei ellenére, az üzemeltetés velejárójának tekinti, ezért az esettel kapcsolatosan intézkedés kiadására nem tesz javaslatot.
- 4.2. Az MRO-RBSZ **KB** javasolja jelen jegyzőkönyv tartalmának érintett szakterületek előtti **figyelemfelhívó jellegű ismertetését.**

Budapest, 2002. szeptember 29.

  
Náfrádi József  
Repülésbiztonsági felügyelő