

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
058/2003. számú szakmai eseményvizsgálata

2003-07

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLESBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 058/2003	
Hely: Budapest		Dátum: 2003.05.12. Idő: 13óra 25 perc		Típus: B 737-300	
Gépjel: HA-LEF					
Rövid eseményleírás: A BUD-i felszálláskor a nekifutás során a F/O sebességmérő műszere meghibásodott.					
Járatszám: MA-830		Útvonal: BUD-SOF		mrj. különjárat	
Utaz: 112 fő		Késés: 16 08p Mentesítő Járatlemondás Gépcseré		X	
X		Géptípus:		Gépjel:	
				felszállás közben emelkedés	
				vízszintes repülés süllyedés	
				leszállás közben	
				X állóhelyen	
				váróponton	
				vontatás közben	
				gurulás közben	
				Id. karb. során	
Gépparancsnok: Első tiszt: Egyéb hajózó: Légiutaskisérők: 5 fő				Esemény kategória: Gurulás megszakítás / Rendellenesség /	
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Égőtér Repedés		V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Tk. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		X Szárny		VII. Egyéb X	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok		Kárösszeg:	
Futók		Hmü. gondola		FDR X	
Vezérlés		Légcsavarkúp		CVR	
Elektromos		hossza mm			
Navigációs rendszerek		szélessége mm			
Műszer		X mélysége mm			
Rádió		Felületi szennyeződés			
Lokátor					
Meghibásodott /sérült egység / berendezés: Mach-airspeed indicator P/N: 2087-11-1 S/N: 2077				Kivizsgáló / Bizottság: Martényi Károly MRI RBSz Vezető Náfrádi József Repülésbiztonsági Felügyelő	
1. A műszaki meghibásodás leírása: A kijelölt hajózó személyzet 2003.05.12-én a HA-LEF lajstromjelű B 737-300 típusú repülőgéppel a MA-830 SOF-BUD menetrendszerű járatot teljesítette. A BUD-i felszálláskor a nekifutás során kis, kb. 20 kts sebességnél, a másodpilóta sebességmérője hirtelen 300~320 kts re vágódott ki. A hiba miatt a parancsnok a felszállást megszakította és visszagurult a forgalmi állóhelyre. A RÜO Műszaki Szolgálattal, az állóhelyen megvizsgálta a másodpilóta sebességmérő műszerét, és lecserélte azt. A járatot a hajózó személyzet, a műszercserét követően, 1 óra 08 perces indulási késéssel rendben teljesítette.					

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
058/2003. számú szakmai eseményvizsgálata

2. KIVIZSGÁLÁS:

2.1. A hajózó személyzet az észlelt **mach/airspeed indicator** műszer meghibásodását a # **0349077 AFL-n** az alábbiak szerint okmányolta:

„DURING TO RUN /INITIAL THRUST SETTING/ F/O AIRSPEED INDICATOR SHOWED UNRELYABLE SPEED WITH RED FLAG.”

2.2. A műszaki szolgálat a meghibásodott **mach/airspeed indicator** műszert lecserélte, és a szükséges ellenőrzések elvégzése alapján a repülőgépet üzemképesnek minősítette.

2.3. A meghibásodott **mach/airspeed indicator** műszer adatai:

Megnevezése: **mach/airspeed indicator** műszer

P/N-re: **2083-11-1**

S/N-re: **2077**

Utolsó javítás ideje: **1998.09.22. R.O # LU10361**

Utolsó javítás helye: **Lufthansa**

A HA-LEF lajstromjelű repülőgépre felépítették: 1998.11.18-án.

A HA-LEF lajstromjelű repülőgépen üzemelt: 12364.5 óra 7139 ciklus

A HA-LEF lajstromjelű repülőgépre felépítéskori üzemidő: 19770: 17616 ciklus

A műszer összes üzemideje: 32134.5 óra 24755 ciklus

A nagyjavítás óta üzemelt: 32134.5 óra 24755 ciklus

Utolsó javítás óta eltelt üzemidő: 12364.5 óra 7139 ciklus

2.4. A fedélzeti adatrögzítő elemzése során az alábbi indulási adatok állapíthatók meg:

- A repülőgép sebessége a startmegszakítás pillanatában: **24 kts**
- A jobb hajtómű: N1 fordulatszáma a startmegszakítás pillanatában: **56 %**
N2 fordulatszáma a startmegszakítás pillanatában: **85,7 %**
- A bal hajtómű: N1 fordulatszáma a startmegszakítás pillanatában: **36,6 %**
N2 fordulatszáma a startmegszakítás pillanatában: **79,8 %**

A hajtóművek teljesítménye még nem érte el a felszálló teljesítményt, a hajózó személyzet a TO/GA gombot még nem nyomta meg, és a gép sebessége még nem érte el a 80 kts értéket.

3. MEGÁLLAPÍTÁSOK:

3.1. Az MRI-RBSz **KB megállapította**, hogy a HA-LEF lajstromjelű repülőgép **2003.05.12-i** felszálláskori **gurulás megszakítása**, a másodpilóta **mach/airspeed indicator** műszerének meghibásodása miatt következett be.

3.2. Az MRI-RBSz **KB álláspontja szerint** a **mach/airspeed indicator** műszer meghibásodása, miután **32134.5 órát, illetve 24755 ciklus-t üzemelt**, az üzemeltetés velejárója

3.3. Az MRI-RBSz **KB álláspontja szerint** a repülőgép **hajózó személyzetének BUD-i tevékenysége** az esettel kapcsolatosan, **helyes volt**, amikor a felszálláshoz való gurulás azonnali megszakítását hajtotta végre.

3.4. Az MRI-RBSz **KB álláspontja szerint** a műszaki szolgálat, **mach/airspeed indicator** műszer meghibásodással kapcsolatos hibakeresési, és okmányolási tevékenysége helyes volt.

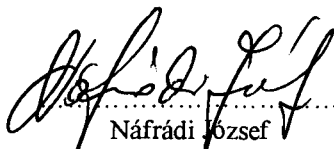
3.5. A műszer meghibásodás rendellenességét a „D” (ML) kockázati osztályba soroltuk.

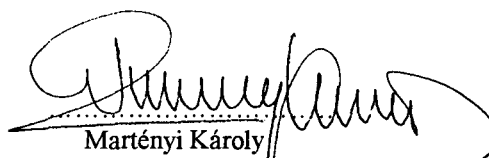
MALÉV Rt.
Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
058/2003. számú szakmai eseményvizsgálata

4. Javaslatok:

- 4.1 Az MRI-RBSz **KB** megelőző intézkedésre, tekintettel az **mach/airspeed indicator** műszer meghibásodás véletlenszerű előfordulására és jellegére, javaslatot nem tesz.

Budapest, 2003.május 19.


.....
Náfrádi József
Repülésbiztonsági Felügyelő


.....
Martényi Károly
MRI RBSz Vezető