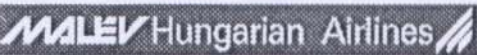


2003-240

126 / 03 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2003.10.27.	Esemény időpontja (LT): 06:20	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2003.10.27.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 06:25	Értesítő személye: Malév - OCC	Egyebek:
Légijármű típusa:	B737-300	A repülési feladat jellege: utasforgalmi	Járatszám: MA-600
Légijármű lajstromjele:	HA-LEJ	A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)	
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	Keszöcze János		
Első tiszt	Gyurkovits Tihamér		
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	4		
Szállított személyek (utasok) száma:	74	Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt:	nem	Veszélyes:	nem
Esemény leírása: Budapesten a Push-Back során a jobb hajtómű indításakor „Starter Valve Open” tabló nem aludt el. A rendellenesség miatt a hajtóművet leállították és visszaálltak a forgalmi állóhelyre. A meghibásodást a személyzet a 0372087 számú AFL-en okmányolta.			
Kivizsgálás: A műszaki szolgálat hibakeresés során leszerelte a Starter Valve betápláló csövét a szelepről és ekkor észrevették, hogy a Starter Valve szeleptányérja alatt egy beszorult spirálrugó hurok volt, ami akadályozta a szelep zárását. A spirálrugó hurok méretei: rugó átmérő 2,5 mm, a hurok átmérő kb 80µm. A rugó eltávolítása és a csatlakozások helyreállítása után a jobb hajtómű indítása rendben megtörtént. Az eset miatt a repülőgép 51 perc késéssel indult el a járat teljesítésére.			
Az esettel kapcsolatban a RÜO műszakvezetője írásos jelentést készített, melyben kifejti, hogy a kondicionáló rendszerből nem kerülhetett a hajtómű indító / pneumatic / rendszerébe a rugó, mert nincs olyan közös ág, amelyből a rugó a Starter Valve-hoz kerülhetett volna. Feltételezése szerint egy földi levegős indító kocsii csövezetékéből kerülhetett a rendszerbe kondicionáláskor vagy a hajtóművek indításakor, ha az APU üzemképtelen. A DIR nyilvántartás alapján a repülőgépen 2003.06.27-én volt utoljára az APU üzemképtelen.			
Az esettel kapcsolatban E-mail-ben kérte a kivizsgálás a MÍG Mérnökszolgálati Osztály -t az alábbi kérdések megválaszolására: <ul style="list-style-type: none"> • Honnan szabadulhatott el a megtalált spirálrugó hurok? • Hogyan kerülhetett a Starter Valve csövezetékebe? • Okozhat-e ennek hiánya rendellenes működést a kondicionáló rendszerben? • Milyen azonnali intézkedés kiadása indokolt az eset kapcsán? A kivizsgálás zárásáig választ nem kapott a kérdést feltevő RBO felügyelő.			
A kivizsgálás ideje alatt a személyzetek a kondicionáló rendszer működésével és a hajtóművek indításával kapcsolatban olyan észrevételt nem tettek, mely összefüggésbe hozható lenne az esettel.			

Következtetések:

A kondicionáló, valamint a hajtóművek indító rendszerével kapcsolatban a személyzetek olyan észrevételt nem tettek, mely a rugó hiány miatt következhetett volna be. A repülőgép rendszeréből nem kerülhetett a szelephez a rugó, mert kondicionáláskor a levegő szállítás a gép belseje felé történik és onnan már semmilyen körülmények között nem kerülhet vissza egy esetleg levált alkatrész a Starter Valve-hoz. /egyirányú szelepek stb./ Így nagy valószínűséggel állítható, hogy valamikor a földi kondicionáláskor került a rugó a Starter csőszakaszába.

Kockázati osztály: „ E „

személyzet
Biztonsági javaslatok: A kivizsgálás alapján nem állapítható meg, hogy a rugó honnan, mikor és milyen körülmények között került a rendszerbe, ezért a kivizsgálás nem tud biztonsági megelőző javaslatot tenni.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Köleséri Imre

Repülésbiztonsági felügyelő

Dátum: 2003.11.21.

Tett biztonsági intézkedések:

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Aláírás:

Köleséri Imre

Repülésbiztonsági felügyelő

Dátum:

Lapszám: 2

Mellékletek:

Fénykép felvételek a spirálrugó hurokról

2 foto

RÜO művezető jelentése

1 lap

Mérnökszolgálat Osztályhoz küldött E-mail

1 lap