

**055/04 számú ESEMÉNY  
VIZSGÁLATI LAP**

**MALEV** Hungarian Airlines 

Repülésbiztonsági Osztály

Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813

<b>Esemény dátuma:</b> 2004.04.11.	<b>Esemény időpontja (LT):</b> 12:45	<b>Esemény helye:</b> Budapest
<b>Értesítés vételének dátuma:</b> 2004.04.11.	<b>Értesítés vételének időpontja (LT):</b> 12:50	<b>Esemény besorolása:</b> Műszaki meghibásodás
<b>Légijármű típusa:</b>	Boeing 737-300	<b>A repülési feladat jellege:</b> utasforgalmi
<b>Légijármű lajstromjele:</b>	HA-LEF	<b>Járatszám:</b> MA-664 (BUD-AMS)
<b>A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)</b>		
<b>Személyzet</b>	<b>Név</b>	<b>Sérülés jellege:</b>
<b>Légijármű parancsnoka</b>		
<b>Első tiszt</b>		
<b>Egyéb hajózó</b>		
<b>Légjutas kísérők száma</b>	4 fő	
<b>Szállított személyek (utasok) száma:</b>	69	<b>Szállított áru jellege:</b> érdektelen
<b>Személyi sérülés történt:</b>	nem	<b>Veszélyes:</b> nem
<b>Esemény leírása:</b>		
<p>A jobb oldali hajtómű indításakor az N2-es fordulat 20%-a környékén az APU generátora lekapcsolódott a hálózatról és a levegő nyomása 0 PSI-re esett le. A repülőgépet visszahúzták a forgalmi állóhelyre. A műszaki szolgálat az APU használatát csak az elektromos rendszer ellátására korlátozta, a hajtóművek indítására a további hibakeresésig üzemképtelennek nyilvánította. A hajtóműveket a személyzet levegős indítókocsról rendben beindította. A járatot 23 perc induló késéssel rendben teljesítették.</p>		
<b>Kivizsgálás:</b>		
<p>1. 2004.04.03-án a műszaki szolgálat a repülőgép APU bleed valve rendellenes működése miatt a MEL 49-01 alapján felvette a 112956-1 számú DIR-t (10 napra), amit a 359616 számú AFL lapon okmányolt. Az APU bleed valve nem zár le az APU bleed kapcsoló zárt helyzetében. A Felvett DIR értelmében: „Do not use APU after first engine start.”</p> <p>2. 2004.04.11-én a kijelölt hajózó személyzet a repülőgépet a 359616 számú AFL lap és a 112956-1 számú DIR figyelembevételével üzemeltette. A jobb oldali hajtómű indításakor az N2-es fordulat 20%-a környékén az APU generátora lekapcsolódott a hálózatról és a levegő nyomása 0 PSI-re esett le. A műszaki szolgálat a MEL 49-07 alapján felvette a 112956-2 számú DIR-t, a korábbi, 112956-1 számú DIR érvényessége mellett. A 112956-2 számú DIR alapján a műszaki szolgálat az APU használatát csak az elektromos rendszer ellátására korlátozta, a hajtóművek indítására a további hibakeresésig üzemképtelennek nyilvánította.</p> <p>3. 2004.04.23-án a műszaki szolgálat az APU bleed valve-t (P/N: 109486-9-1) a Maintenance manual 49-52-11 alapján lecserélte és a 112956-1 számú, valamint a 112956-2 számú DIR-eket lezárta. A bleed valve cseréjét a 364804 számú AFL lapon dokumentálta.</p>		
<b>Következtetések:</b>		
<p>1. Az esemény kapcsán a hajózó személyzet megfelelően járt el, a szükséges nyomtatványokat (AFL, Parancsnoki jelentés) előírás szerint kitöltötte.</p> <p>2. A műszaki szolgálat az elvégzett munkákat előírás szerűen okmányolta.</p> <p>3. Az esemény a hibás APU bleed valve miatt következett be. A bleed valve cseréje után a repülőgépen a fenti hibajelenség nem ismétlődött meg.</p> <p>4. A repülőgépet 2004 májusában kivonták a Malév flottájából.</p>		
<b>Kockázati osztály: „ E „ / Biztonsági javaslatok:</b>		
Az SzB nem tesz biztonsági javaslatot, mivel az eseményt okozó APU bleed valve meghibásodása az üzemeltetés velejárója.		
<b>Az eset vizsgálatát elvégezte:</b>		<b>Aláírás:</b> 
<b>Szánthó Csaba</b>		<b>Dátum:</b> 2004. június 01.
<b>Repülésbiztonsági felügyelő</b>		