

2004/296

173/2004 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		MALEV Hungarian Airlines
Esemény dátuma: 2004.11.05.		Esemény időpontja (LT): 18:10
Értesítés vételének dátuma: 2004.11.05.		Értesítés vételének időpontja (LT): 18:15
Légijármű típusa: Boeing 767-200		Járatszám: MA-096 (BUD-YYZ) /Torontó/
Légijármű lajstromjele: HA-LHA		A repülési feladat jellege: Kereskedelmi utasforgalmi
A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	KITAKARUA	
Első tiszt		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma	7 fő	
Szállított személyek (utasok) száma:	172	Szállított áru jellege: Érdektelen
Személyi sérülés történt:	Nem	Veszélyes: Nem
I. Esemény leírása:		
<p>2004.11.05-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgéppel a MA-096 járatszámú BUD-YYZ járat teljesítésére készült.</p> <p>A repülőgép budapesti felszálláshoz való kigurulás során a hajózó személyzet leállította az APU-t a „Q” jelzésű gurulóútjánál. Az APU leállása után megjelent az EICAS képernyőjén az „APU DOOR” az APU ajtó nyitott helyzetére figyelmeztető jelzés. A hibajelzés miatt a járat parancsnoka visszagurult a 72-es külső forgalmi állóhelyre. A repülőgép állóhelyre állását követő külső ellenőrzés során az APU ajtó zárt helyzetben volt a figyelmeztető EICAS jelzés ellenére.</p> <p>A műszaki szolgálat a hibakeresés során kitisztította az APU DOOR Actuator csatlakozóját, és az APU indítással, leállítással ellenőrizte a rendszer működését. Az ellenőrzés során EICAS Massage ismét nem jelentkezett.</p> <p>A kijelölt hajózó személyzet a járatot, a hibajavítást követően, 1 óra 28 perc indulási késéssel rendben teljesítette.</p>		
II. Kivizsgálás:		
<p>2.1. 2004. 11.05-én a hajózó személyzet a hibajelenséget a # 1018146 AFL-en az alábbiak szerint okmányolta: „49112300, EICAS MSG APU Door Remains Displayed After APU Shut Down”</p> <p>2.2. A repülőgép 72-es külső forgalmi állóhelyre állását követően, a gép külső körülménye során, az APU Door zárt helyzetben volt, jóllehet az EICAS figyelmeztető jelzés még a képernyőn volt.</p> <p>2.3. Az „APU DOOR” jelzés az EICAS képernyőről azonnal eltűnt, amikor a műszaki szolgálat az APU Door Actuator elektromos csatlakozóját szétcsatlakoztatta.</p> <p>2.4. A műszaki szolgálat a hibajavítás során kitisztította az APU Door Actuator elektromos csatlakozójának mindkét felét, és APU indítással, illetve az APU leállításával ellenőrizték a jelzőrendszer működését. Az ellenőrzés során a rendszer előírászerűen működött, EICAS Massage nem volt.</p> <p>2.5. A hamis jelzést okozó APU levegő felvevő ajtó üzemidő adatai: P/N: 732-13870-06; S/N:12-574 Megnevezése: AUX POWER DOOR ACTUATOR. A HA-LHA repülőgépre való felépítés dátuma: 1999.04.30. A berendezés össz üzemideje: 20121,7 óra és 6582 ciklus. A HA-LHA repülőgépen üzemelt: 20121,7 órát és 6582 ciklust</p> <p>2.6. A repülőgép, a 2004.11.05-i BUD-i műszaki meghibásodásáig, az ARMS szerint 49970,1 órát és 6554 ciklust üzemelt.</p> <p>2.7. A repülőgép, a 1018146 számú AFL lapján, a 2004.11.05-i BUD-i műszaki meghibásodásáig 49985 óra 27 perc, és 6560 ciklus szerepelt.</p> <p>2.8. A hibajavítást követően a kijelölt hajózó személyzet 1 óra 28 perc indulási késéssel megkezdte a BUD-YYZ járat teljesítését.</p> <p>2.9. Az SzB három hónapra visszamenően átnézte a repülőgép karbantartási okmányait, de a meghibásodással összefüggésbe hozható esetet nem talált.</p>		

2.10. A repülőgép az APU Door Actuator csatlakozójának tisztítását követően 278,7 órát 32 ciklust üzemelt a tárgybéli meghibásodás nélkül.

III. Következtetések:

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a 2004. 11.05-i HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép BUD-i 72-es külső állóhelyre való visszagurulását, az APU légfelvevő ajtó jelzeshibája okozta.
- 3.2. Az SzB véleménye szerint 2004. 11.05-i HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép BUD-i visszagurulása, az üzemeltetés velejárója
- 3.3. Az SzB véleménye szerint 2004. 11.05-i HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép BUD-en bekövetkezett APU Door Actuator hamis jelzése nem személyi hiba következménye.
- 3.4. Az SzB álláspontja szerint a 2004.11.05-i visszagurulást illetően a hajózó személyzet tevékenysége megfelelő, jó volt
- 3.5. Az SzB álláspontja szerint a 2004.11.05-i visszagurulást illetően a műszaki szolgálat hibajavító és okmányolási tevékenysége, jó volt.
- 3.6. Az SzB álláspontja szerint, tekintettel az APU Actuator, a repülőgépen leüzemelt idejére, külön intézkedés kiadása, az általános figyelemfelhíváson túlmenően, nem szükséges.

IV. Biztonsági ajánlások

1. Az SzB külön biztonsági ajánlást kiadását, tekintettel a hibajelenség ritka előfordulására, és az V. fejezetben leírtakra, tartja szükségesnek.
2. Az SzB javasolja, hogy jelen vizsgálat jegyzőkönyvét az érintett területek előtt oktatólagosan ismertessék.

V. Kockázati osztály:

„C,, Közepes (High/Low)

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Turcsányi Olivér
RBO Vezető

Aláírás:


.....

.....

Dátum:

2004. november 30

VII. Tett biztonsági intézkedések:

Az SzB véleménye szerint az esemény kapcsán azonnali intézkedés kiadására nem volt szükség.

VIII. A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:


.....

Dátum:

2004. november 30.

Lapszám: 2