


73/2005 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP (Műszaki meghibásodás)		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma:	Esemény időpontja (LT):	Esemény helye: <i>Róma, FCO repülőtér</i>	
2005. 04. 27.	20:15	Esemény besorolása: <i>Repülőgéphez kapcsolódó műszaki meghibásodás</i>	
Értesítés vételének dátuma:	Értesítés vételének időpontja (LT):	Értesítő személye: <i>OCC</i>	
2005. 04. 27.	20:40	Egyebek: -----	
Légijármű típusa: <i>Boeing 737-600</i>	A repülési feladat jellege: <i>utasforgalmi</i>		
Légijármű lajstromjele: <i>HA-LOF</i>	Járatszám: <i>MA-403 (FCO-BUD)</i>		
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	<i>férfi</i>	<i>Nem történt</i>	
Első tiszt	<i>férfi</i>		
Egyéb hajózó	-----		
Légiutas-kísérők száma	<i>4 fő</i>		
Szállított személyek (utasok) száma: <i>nem ismert</i>	Szállított áru jellege: <i>normál</i>		
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>	Veszélyes: <i>nem</i>		
I. Az esemény leírása:			
<p>2005.04.27.-én Rómában, a repülőgép állóhelyről való kitolása után, a jobboldali hajtómű nem indult. A helyi szerződött műszaki szolgálat kézi átállítással működtette a starter szelepet, de a hajtómű továbbra sem indult be. Valószínűsítették a „Starter” tengelyének törését. A járat törlésre került, műszaki mentesítés után, utasok nélkül 2005.04.28.-án érkezett a repülőgép Ferihegyre.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<ol style="list-style-type: none"> 1. A PoLéBiSz az esemény szakmai kivizsgálását a 904/2005 számú levélében, üzemeltetői hatáskörbe utalta. 2. Az esemény bekövetkezését a hajózó személyzet a 1046096 számú AFL lapon és a „Repülőgépparancsnoki Jelentés”-en dokumentálta. 3. A római műszaki mentesítésre helyszínre érkező Malév RT műszaki szolgálat végrehajtotta a hibakeresést. Bebizonyosodott a „Starter” belső sérülése, ezért az egységet a MM (Karbantartási Kézikönyv) 80-11-01 fejezete szerint lecserélték. 4. A Malév RT műszaki szolgálat az elvégzett munkát okmányolta, és a repülőgép üzemképességét tanúsította a 1046096 számú AFL lapon. 5. Az SzB megvizsgálta a repülőgép üzemeltetési okmányait 2005.04.01.-től kezdődően, az eseményt megelőző időszakra vonatkozóan. Az SzB a tárgybeli eseménnyel összefüggésbe hozható, hajtómű indítási hiba bejegyzést nem talált. 6. Az SzB megvizsgálta a repülőgép üzemeltetési okmányait 2005.04.27.-től, az esemény bekövetkezését követő további repülőgép üzemeltetési időszakra vonatkozóan. Az SzB a tárgybeli eseménnyel összefüggésbe hozható, illetve hasonló műszaki meghibásodás által okozott ismétlődő hajtómű indítási hibákat talált az alábbiak szerint: <ol style="list-style-type: none"> 6.1. 2005.04.30.-án Brüsszelben a No.2. hajtómű nem indult. A helyi műszaki szolgálat „Starter” tengely törést talált a hiba behatárolásnál, ezért a Startert lecserélte (AFL 1051230), a BRU-BUD járatot a repülőgép rendben teljesítette. 6.2. A Mérnökszolgálati Osztály az ismétlődő hiba végleges behatárolására kiadta 05ME0634 számú Job Order-t. A munkák végrehajtása során a műszaki szolgálat ellenőrizte a „Starter” állapotát, ismételten tengely törést állapítottak meg, amit a 0004066 számú Job Sheet-en okmányoltak. A sérült „Startert” lecserélték, a 1051232 számú AFL lapon dokumentálták. 			

- 6.3. A Mérnökszolgálati Osztály eldöntötte a No.2. Hajtómű meghajtásház AGB (Accessory Gearbox) cserét, amire kiadták a 05PP0012 számú Job Order-t. A munkát az esedékes „IC” repülőgép karbantartás során végezték el az SR Technics Switzerland dolgozói. A végrehajtott munkák tanúsítása az MS-000805 számú **Maintenance Statment** okmányon található.
- 6.4. A repülőgép „IC” karbantartását az ACE 2005.05.12.-én fejezte be, az „A 000282” számú „Üzemképesség Tanúsító Nyilatkozat” kiállításával.
- 6.5. Az SzB 2005.05.31.-ig bezárólag megvizsgálta a repülőgép üzemeltetési okmányait, ahol a tárgybeli eseménnyel, illetve hajtómű indítási hibával összefüggésbe hozható bejegyzést nem talált.

III. Megállapítások:

1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOF lajstromjelű repülőgép jobboldali hajtómű indítási hiba eseményét és a kapcsolódó „Starter” meghibásodásokat a No.2. Hajtómű meghajtásház AGB (Accessory Gearbox) eseti és véletlenszerű meghibásodása okozta, amit az üzemeltetés velejárójának lehet tekinteni.
2. Az esemény más fedélzeti egység-, rendszer működésében, vagy állapotában, nem okozott rendellenességet.
3. Az esemény kapcsán a Malév RT hajózó és műszaki szolgálat felelőssége nem merült fel, az eseménnyel kapcsolatos tevékenysége és annak okmányolása előírászerű volt.

IV. Biztonsági ajánlások:

1. Az SzB javasolja a Szakmai Jegyzőkönyv anyagának tájékoztatólagos ismertetését az érintett B-737 hajózó és műszaki állomány előtt.
2. Az SzB egyéb biztonsági javaslat kiadását nem tartja indokoltnak.

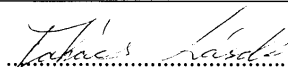
V. Kockázati osztály:

Az SzB a légi jármű üzemeltetéshez kapcsolódó műszaki eseményét a „D” Alacsony (Medium/Low) kockázati osztályba sorolta.

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Takács László
Repülésbiztonsági felügyelő, a bizottság vezetője


.....

Kovács László
Malév RBO Vezető, bizottsági tag


.....

Lapszám: 2

Dátum: 2005. szeptember 19.