


2005-151

132/2005 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP (Műszaki meghibásodás)		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma:	Esemény időpontja (LT):	Esemény helye: Thesszaloniki (SKG)	
2005. 07. 11.	04:00	Esemény besorolása: Repülőgéphez kapcsolódó műszaki meghibásodás	
Értesítés vételének Dátuma:	Értesítés vételének Időpontja (LT):	Értesítő személye: OCC	
2005. 07. 11.	06:30	Egyebek: -----	
Légijármű típusa: Boeing 737-700	A repülési feladat jellege: utasforgalmi		
Légijármű lajstromjelle: HA-LOA	Járatszám: MA-261 (SKG-BUD)		
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	férfi	Nem történt	
Első tiszt	férfi		
Egyéb hajózó	férfi (gyakornok)		
Légiutas-kísérők száma	4 fő		
Szállított személyek (utasok) száma: 38 fő	Szállított áru jellege: normál		
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem		
<b>I. Az esemény leírása:</b>			
<p>Thesszalonikiban 2005.07.11.-én, a HA-LOA lajstromjelű repülőgépen, a hajtóművek beindítása után, jelzés állapotban maradt a bal hajtómű sugárfordító „Reverser Unlocked” figyelmeztető fényjelzés. A személyzet a hibajelzést nem tudta törölni. A görög műszaki szolgálat – konzultálva a hazai műszaki szolgálattal – a MEL vonatkozó előírása szerint deaktiválta a bal hajtómű sugárfordító rendszer működését. Ezt követően a járatot a személyzet 2 óra 44 perc késéssel megkezdte, és eredményesen teljesítette.</p>			
<b>II. Kivizsgálás:</b>			
<ol style="list-style-type: none"> <li>A PoLéBiSz az esemény szakmai kivizsgálását az 1444/2005 számú levélében, üzemeltetői hatáskörbe utalta.</li> <li>Az esemény bekövetkezését a hajózó személyzet a 1040446 számú AFL lapon és „Repülőgépparancsnoki Jelentés”-en dokumentálta.</li> <li>Az SzB megvizsgálta az eseményt megelőző időszakra vonatkozóan a repülőgép üzemeltetési okmányait. A tárgybéli eseménnyel azonos megjelenésű „Thrust Reverser” hiba volt a 1025320 számú AFL lapon okmányolva, a 2005.07.01.-i LHR-BUD MA-611 számú járaton. Ekkor a Malév RT műszaki szolgálat deaktiválta a repülőgép bal hajtómű sugárfordító rendszerét és kiállította a 113339-1 számú DIR lapot. 2005.07.06.-án a műszaki szolgálat végrehajtotta a sugárfordító rendszer hibabehatárolását, a „Control Valve Module” D3054 csatlakozójának tisztítása után a sugárfordító rendszer többszöri hibamentes működtetése után, a 113339-1 számú DIR lapot lezárta, a repülőgép üzemképességét a 1042950 számú AFL lapon tanúsította.</li> <li>A 2005.07.11.-én külföldön bekövetkezett eseményt követően, a Malév RT műszaki szolgálat a repülőgép megérkezése után ellenőrizte a görög műszaki szolgálat által végzett tevékenységet, azzal egyetértve a repülőgép sugárfordító rendszerét deaktivált állapotban hagyta, és kiállította a 113340-1 számú DIR lapot.</li> <li>A Malév RT műszaki szolgálat a bal hajtómű sugárfordító rendszer jelzés hibájának elhárítására, a 2005.07.16.-án végzett hibakeresési munkák során, lecserélte az „Engine Accessory Unit” (EAU) berendezést. Az egység cseréjét követő rendszer ellenőrzésnél a bal hajtómű sugárfordító rendszer hibamentesen működött. A műszaki szolgálat a tevékenységet okmányolta, lezárta a 113340-1 számú DIR lapot, tanúsította a repülőgép üzemképességét a 1040446 számú AFL lapon.</li> <li>A lecserélt berendezés adatai:            A berendezés P/N: 285A1300-1 S/N: D 01434            A berendezés megnevezése: Engine Accessory Unit         </li> </ol>			

<p>A HA-LOA repülőgépre felépítették: 2003. 02. 16.  A HA-LOA repülőgépről leépítették: 2005. 07. 16.  A HA-LOA repülőgépen üzemelt: 6841,0 órát, és 3819 ciklust  A berendezés összes üzemideje: 6841,0 óra, és 3819 ciklus</p>	
<p>7. A repülőgépről leépített berendezés ellenőrzését a „BAE SYSTEMS” londoni javító bázison hajtották végre. A 2005. aug. 24.-i keltezésű „Jelentés”-ben dokumentáltak szerint <b>nem igazolták vissza a berendezés feltételezett meghibásodását.</b></p> <p>8. Az SzB megvizsgálta a repülőgép üzemeltetési okmányait 2005. augusztus 31.-ig bezárólag. Az okmányok a hajtómű sugárfordító rendszer műszaki meghibásodás ismétlődésére utaló bejegyzést nem tartalmaznak, a repülőgép sugárfordító rendszere hibamentesen üzemel.</p>	
<p><b>III. Megállapítások:</b></p> <p>1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOA lajstromjelű repülőgép bal hajtómű sugárfordító „Reverser Unlocked” figyelmeztető fényjelzés hibát az „Engine Accessory Unit” (EAU) berendezés eseti és véletlenszerű meghibásodása, vagy az egység elektromos érintkezésének bizonytalansága okozhatta, amit az üzemeltetés velejárójának lehet tekinteni.</p> <p>2. Az esemény más fedélzeti egység-, rendszer működésében, vagy állapotában, a repülőgép üzemeltetésében nem okozott rendellenességet.</p> <p>3. Az esemény kapcsán a Malév RT hajózó és műszaki szolgálat felelőssége nem merült fel, az eseménnyel kapcsolatos tevékenysége és annak okmányolása előírászerű volt.</p>	
<p><b>IV. Biztonsági ajánlások:</b></p> <p>1. Az SzB javasolja a Szakmai Jegyzőkönyv anyagának tájékoztatólagos ismertetését az érintett B-737 hajózó és a műszaki üzemeltető és mérnökszolgálati állomány előtt.</p> <p>2. Az SzB egyéb biztonsági javaslat kiadását nem tartja indokoltnak.</p>	
<p><b>V. Kockázati osztály:</b></p> <p style="text-align: center;">Az SzB a légi jármű üzemeltetéshez kapcsolódó műszaki eseményt a „D” Alacsony (Low/Medium) kockázati osztályba sorolta.</p>	
<p><b>VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:</b></p> <p><b>Takács László</b>  Repülésbiztonsági felügyelő, a bizottság vezetője</p> <p><b>Kovács László</b>  Malév RBO Vezető, bizottsági tag</p> <p><b>Lapszám: 2</b></p>	<p><b>Aláírás:</b></p> <p><i>Takács László</i>  .....</p> <p><i>Kovács László</i>  .....</p> <p>Dátum: 2005. szeptember 30.</p>