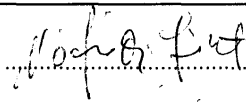
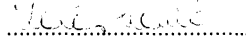


2005-224

162/2005 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2005.09.09.	Esemény időpontja (LT): 09:10	Esemény helye: London	
Értesítés vételének Dátuma: 2005.09.09.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 09:15	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás	
		Értesítő személye: Vezető Tervező, OCC.	
		Egyebek:	
Légijármű típusa:	Boeing 737-800	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	
Légijármű lajstromjele:	HA-LOK	Járat szám: MA-617	Járat: LHR-BUD
A légijárművön tartózkodó személyek			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	Férfi		
Első tiszt	Férfi		
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	5 fő stw	Személyi sérülés nem történt.	
Szállított személyek (utasok) száma:	95 fő	Szállított áru jellege: Nincs	
Személyi sérülés történt:	Nem történt	Veszélyes áru jellege: Nincs	
I. Esemény leírása: 2005 szeptember 09-én a londoni felszálláshoz való kigurulás során, a hajózó személyzet a 2-es hajtómű ENG. CONTR. Tablójelzés megjelenését észlelte. A hibajelenség miatt a gurulást megszakították, visszagurultak a forgalmi állóhelyre, és műszaki segítséget kértek. Budapest-i műszaki szolgálat a FIM kód alapján azonosította a hibát, és egy Task Card végrehajtását javasolta a helyszínen lévő, és a hibajavítással megbízott KLM repülőgépszerelőnek. A megadott Task Card-ot végrehajtva a jelzés törlődött, és azt követően nem ismétlődött meg. A test során a hajtómű előírászerűen működött. A hibajavítást követően, a kijelölt hajózó személyzet a visszaúti járatot, utasokkal a fedélzetén, 1 óra 50 perces indulási késéssel rendben végrehajtotta. Az esemény szakmai vizsgálatát a PoLéBiSz a 1981/2005 számú Fax-val Malév Rt. hatáskörbe utalta.			
II. Kivizsgálás: 2.1. A repülőgép a LHR-BUD járat kigurulásán tapasztalt hibajelenséget a hajózó személyzet az alábbiak szerint okmányolta, a 1055850 számú AFL lap 1-es rovatában: „Engine Control Light On During Taxi, Fault Code 73001052” 2.2. A helyi KLM műszaki szolgálat végrehajtotta a javasolt FIM 75-23Task801 Task Card-t. A teszt során rendelkezést nem tapasztalt, az előzőleg bejött jelzés a test során törlődött, és ismét nem jelentkezett. 2.3. A helyi KLM műszaki szolgálat az elvégzett tevékenységeket a 1055850 számú AFL lap 1-es Correctiv Action rovatában, az alábbiak szerint okmányolta: „Trouble Shooting IAW FIM 73-06-00-810-801 And FIM 75-23Task801 Test Ok. A/C R. To Service. Repair Proc Is Accepted.” 2.4. A repülőgép hazaérkezése után a RÜO műszakvezetője értékelte az LHR-i hibajavítást, és egyetértését aláírásával igazolta. 2.5. A tárgybeli Engine Control Light EEC jelzés, a vizsgálat 2005.09.30-i lezárásáig, nem ismétlődött meg. 2.6. Az SzB 2005.01.01-ig visszamenően ellenőrizte a repülőgép üzemeltetési okmányait, de a tárgybeli eseménnyel kapcsolatba hozható bejegyzést nem talált. 2.7. Az SzB az esemény úgy ítélte meg, hogy soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására nincs szükség. 2.8. A repülőgép, az ARMS 2005.09.09-i adata szerint 4185,6 órát és 2138 ciklust, üzemelt. 2.9. A repülőgép 1055551 számú 2005.09.09-i AFL lapján a 4180 óra 59 perc, és 2134 ciklus szerepel.			
III. Megállapítások: 3.1. Az SzB a HA-LOK lajstromjelű B 737-800 típusú repülőgép 2005.09.09-i LHR-i Engine Control Light EEC jelzés hibáját minden valószínűséggel valamilyen átmeneti jelenség, mint pl. mobiltelefon adás, okozhatta. A hi-			

hajlenséget követő test során és azt követően az Engine Control Light EEC jelzés előírászerűen működött. 3.2. A fentebb leírtakat támasztja alá az, hogy a test végrehajtását követően, a hiba többé nem jelentkezett 3.3. A hajózó személyzet tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan jó volt. 3.4. A műszaki szolgálat hibafeltáró, minősítő, és okmányoló tevékenysége az eseménnyel kapcsolatosan helyes volt. 3.5. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOK lajstromjelű repülőgép esetén, az esemény időpontjában lényegében nem volt eltérés, az AFL-en okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.	
IV. Biztonsági ajánlások: 4.1. Az SzB az az Engine Control Light EEC jelzés időszakos meghibásodását ritkán előforduló eseménynek, és az üzemeltetés velejárójának tekinti, és megelőző intézkedés kiadását nem tartja szükségesnek.	
IV. Kockázati osztály: Az SzB a repülőgép Engine Control Light EEC jelzés LHR-i eseményét „E” (L/L/1) minimális kockázati osztályba sorolta	
VI. Az eset vizsgálatát elvégezte: Náfrádi József Zoltán Repülésbiztonsági felügyelő Kovács László BMI- RBO Vezető	Aláírás:   Dátum: Budapest, 2005.szeptember 30.
VII. Azonnali biztonsági intézkedések: Nem került kiadásra.	
Lapszám: 2	