

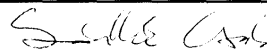
<b>179/05 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP</b>		<b>MALEV Hungarian Airlines</b> Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813
<b>Esemény dátuma:</b> 2005.11.02.	<b>Esemény időpontja (LT):</b> 23:34	<b>Esemény helye:</b> Budapest TMA <b>Esemény besorolása:</b> Műszaki meghibásodás
<b>Értesítés vételének Dátuma:</b>	<b>Értesítés vételének Időpontja (LT):</b>	<b>Értesítő személye:</b> OCC, Vezető tervező <b>Egyebek:</b>
<b>Légijármű típusa:</b>	Boeing 737-800	<b>A repülési feladat jellege:</b> utasszállítás, charter
<b>Légijármű lajstromjele:</b>	HA-LOH	<b>Járatszám:</b> MA-2209 (AYT-BUD)
<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>	férfi	
<b>Első tiszt</b>	férfi	
<b>Egyéb hajózó</b>		
<b>Légiutas kísérők száma</b>	4	
<b>Szállított személyek (utasok) száma:</b>	183	<b>Szállított áru jellege:</b> érdektelen
<b>Személyi sérülés történt:</b>	nem	<b>Veszélyes:</b> nem
<b>I. Esemény leírása:</b> Budapesti megközelítésnél kb. 3000 feet magasságon a 31R futópálya végső egyenesén bejelzett a N°1 hajtómű „OIL FILTER BYPASS” figyelmeztető jelzés. A személyzet a QRH előírása szerint a hajtóművet leállította, és normál egyhajtóműves leszállást hajtott végre.		
<b>II. Kivizsgálás:</b> 1. A műszaki szolgálat a meghibásodást a 1061664 sz. AFL lapon a következőképpen okmányolta: "OIL FILTER BYPASS LIGHT ENG N°1 ILLUMINATED AT 3000' ENG N°1 SHUT DOWN". 2. A műszaki szolgálat hibakeresési és hibaelhárítási tevékenysége a következő volt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Végrehajtotta a FIM TASK 79-05 INITIAL EVALUATION fejezetét. A két kapcsoló input jeleit és jelcatornáit rendben találta.</li> <li>• Végrehajtotta az EEC BITE tesztet, de semmilyen hajtómű meghibásodásra utaló jelzést nem tapasztalt. Az FMC CDU-n keresztül elérhető MAINT Menu „Inflight status” memóriatár is üres volt.</li> <li>• Végrehajtotta a FIM TASK 817 IMPENDING BYPASS ISOLATION PROCEDURE-t. Az összes mágnes dugón, valamint a nyomó- és visszazárlító úgi olajsűrőkön szennyeződést, valamint fémforgácsot nem találtak.</li> <li>• Végrehajtotta a FIM 31-62 TASK 801 szerinti CDS BITE PROCEDURE-t. Meghibásodást, tárolt hibajelzést nem talált.</li> <li>• A hibabehatárolást és a hiba elhárítását a műszaki szolgálat a M.2005/11/03/1/1 számú MDL alapján a #1 DEU (Display Electronic Unit) cseréjével lezárta és a repülőgépet üzemképesnek nyilvánította. A végrehajtott munkákat a 6302, 6303, 6304 sz. Job Sheet-eken és a 1061664 sz. AFL lapon a következőképpen okmányolta: "I.A.W JS 6302; JS 6303 THE FIM TASK 79-05/815-817 PERFORMED. THERE ARE NO ANY CONTAMINATION OR CLOGG IN FILTERS. I.A.W FIM 79-05/817-818 THE N°1 DEU REPLACED. DEU TEST SATIS. TAG 60484"</li> </ul>		
<b>III. Következtetések:</b> 1. Az esemény kapcsán a hajózó személyzet megfelelően járt el, a szükséges nyomtatványt (Parancsnoki jelentés) előírás szerint kitöltötte. 2. A Malév műszaki szolgálat az elvégzett munkát előírás szerinti okmányolta. 3. Az SzB a rendelkezésére álló dokumentumok (AFL, Job Sheet, Műszaki döntéskérő lap, Mérnökszolgálati elemzés) alapján megállapítja, hogy a hajtómű olajrendszere nem szennyeződött, sűrűltömődés nem állt fenn, azaz téves hibajelzés alapján kellett a hajtóművet leállítani. 4. A #1 DEU cseréjét követően a repülőgéppel a fenti hibajelenség a jelen jegyzőkönyv lezárásáig nem ismétlődött meg.		

**IV. Kockázati osztály:**

*Az SzB az eseményt „C” kockázati osztályba sorolta.*

**V. Biztonsági javaslatok:**

- 1. Mivel hasonló hibajelenség az esemény bekövetkezése előtt és utána sem jelentkezett, az SzB biztonsági ajánlást nem fogalmazott meg.*
- 2. Az SzB figyelemmel fogja kísérni a HA-LOH valamint a teljes Boeing flottát, és hasonló hibajelzés esetén meg fogja tenni a szükséges intézkedéseket.*

**Az eset vizsgálatát elvégezte:****Aláírás:**

**Szánthó Csaba**  
**Repülésbiztonsági felügyelő**

**Dátum: 2005. november 23.**