



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Horváth János
RFO/ 799 / 1 /2009

KBSZ

Helyben

Tárgy: A **2007-082-4** számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Súlyos repülőesemény
helye, időpontja:	Budapest-Ferihegy, 2007. március 09.
Légijármű üzemtartója:	MALEV Zrt.
lajstromjele:	HA-LME
típusa:	FOKKER - 70

Szakmai vizsgálat zárójelentés: Rövidített KBSZ szakmai vizsgálat

Az eset leírása:

2007. március 09-én a MALÉV, HA-LME lajstromjelű FOKKER - 70 típusú repülőgépen, a MAH673 számú járat (Berlin - Budapest) teljesítése után, az utaskiszállítás során, a személyzet füst szagot észlelt. A füst észlelését követően „SMOKE AFT CARGO” jelzés is jelentkezett. A személyzet az észlelt jelenség miatt a hátsó csomagteremben lévő tűzoltópalackot elsütötte. A jelzés ezt követően megszűnt.

Tett intézkedések:

A KBSZ az eset kivizsgálását saját hatáskörben vizsgálta.

A vizsgálat az eseménnyel összefüggő dokumentumok vizsgálatára, elemzésére terjedt ki. A vizsgálat megállapította, hogy az eseményt a MALÉV a KBSZ felé késedelmesen jelentette, ezért helyszíni vizsgálatra a Szervezet részéről nem volt mód.

A Parancsnoki Jelentés és az egyéb dokumentációk elemzése alapján a következő állapítható meg.

A MAH673 járat teljesítése végén a személyzet mindkét hajtóművet leállította, a fedélzeti segédhajtómű (APU) beindítása után. Az APU – tól elvett levegővel biztosították (többek között) a kabin kondicionálását. Az utaskiszállítás befejezése előtt a vezető légiutaskísérő jelentette a személyzetnek, hogy füstöt észlelt az utaskabinban, amit a személyzet is észlelt egyidejűleg a pilótafülkében. Az észlelést követően hamarosan véget ért a kiszállítás. A kapitány kikapcsolta az APU – tól a fedélzetre történő levegő betáplálást, majd leállította az APU – t, mert azt tapasztalták, hogy a füst a légkondicionáló rendszerből jön. Ezt követően „SMOKE AFT CARGO” üzenet jelent meg a többfeladatú vezérlő és kijelző egységen (MFDU).

A parancsnok a jelzést észelve a hátsó csomagtér tűzoltó palackját elsütötte. A jelzés megszűnt, de valószínűleg nem a tűzoltó palack elsütése miatt bekövetkezett eredményes tűzoltás miatt, hanem az APU leállításának következtében.

Ezt az támasztja alá, hogy a parancsnok a műszaki személyzettel körbejárásos ellenőrzést hajtott végre, de tűz jelenlétére utaló nyomot nem találtak. Az APU újraindítása során a füst és füstjelzés ismét jelentkezett, így azt állapította meg a műszaki szolgálat, hogy az APU egyik csapágának tömítetlensége miatt a levegő-elvételi csőhálózatba, és így a kondicionáló rendszerbe, felhevült olajpára került, és ez volt a kiváltó oka a füstjelzésnek.

A műszaki szolgálat jelezte a MALÉV OCC (operatív irányítás) felé, hogy a repülőgép üzemképtelen, a következő járat teljesítésére alkalmatlan.

A hibaelhárítás során az alábbiak lettek végrehajtva:

- a hátsó csomagtérben tűz és égésnyom keresés (az eredmény negatív),
- APU működéspróba végrehajtása, amely a csomagtérben füst, a kabinban füstjelzést eredményezett,
- a hibás APU – t üzemképtelenné nyilvánították és 464 számon nyitott hibaként felvették a halasztott hibajegyzékbe, melyre a MEL (Minimum Equipment List – minimálisan elégséges légijármű felszerelés) 49-1 oldal, 00-1 pontja lehetőséget biztosít „D” javítási időintervallummal (120 naptári napig lehet üzemeltetni a repülőgépet üzemképtelen APU – val),
- kicserélték az elsütött hátsó csomagtér tűzoltó palackot és az elsütő piropatronokat.

A munkákat a 7805 számú JOB SHEET – en dokumentálták. A halasztott hibát a 0028885 számú AFL (Aircraft Flight Log) lapra felvezették, valamint felvezették a tűzoltó palack és az elsütő piropatron cseréjét is. A palack cseréjét a Karbantartási Utasítás (AMM 26-25-02-000-400-814A) szerint végezték el. A repülőgépet ezek után ugyanezen az AFL lapon üzemképesnek minősítették.

Megjegyzés:

1. A késedelmes esemény-bejelentés abból adódott, hogy a kapitány nem jelentette az eseményt a MALÉV OCC felé, így az nem továbbította tovább a bejelentést az illetékes szolgálat (MALÉV RBO) felé. A műszaki szolgálat jelentette ugyan az eseményt a MALÉV OCC felé, de nem jelentette az ACE illetékes szervezete felé, így az információáramlás elakadt.
2. Az ACE, mint karbantartó szervezet nem tartotta be az érvényben lévő, saját működését szabályzó utasításban (MAINTENANCE ORGANISATION EXPOSITION Part 2. MAINTENANCE PROCEDURES, Section 18. 1. oldal, 1. pont) foglaltakat.

Biztonsági ajánlás: A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2009. július 23.

Mészáros László
főigazgató