

**MX 18/04 számú RENDELLENESSÉG
VIZSGÁLATI LAP**



Malév Express Kft., 1185 Budapest, Nagybecskerek u. 30.

Esemény dátuma: 2004.07.23.	Esemény időpontja (LT): 21.00.	Esemény helye: München
Értesítés vételének Dátuma: 2004.07.23.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 21.05.	Esemény besorolása: műszaki meghibásodás
Légijármű típusa: CRJ-200	A repülési feladat jellege: utasforgalmi	Értesítő személye: MALÉV Vezető Tervező
Légijármű lajstromjele: HA-LNA	Járatszám: MA-533	Egyebek:

A légi járműn tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)

Feladat	Név	Sérülés jellege -
Légijármű parancsnoka		-
Másodpilóta		-
Légiutas kísérő		-
Légiutas kísérő		-

Szállított személyek (utasok) száma: 38	Szállított áru jellege: -
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: -

Esemény leírása:

2004. július 23-án a HA-LNA jelű, CRJ-200 típusú repülőgép a MA-533 számú MUC-BUD menetrendszerű járat teljesítésére készült.

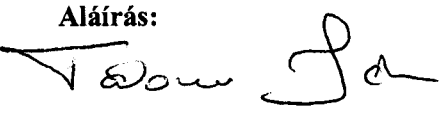
A müncheni hajtóműindítás közben a N°2 hajtómű olajnyomás értéke nem jelent meg az EICAS-on sem, digitális sem analóg jel formájában. Az indítási folyamatot megszakították és műszaki segítséget kértek. A helyi LH szerelő ellenőrizte az olajszintet majd a tartályba 1 quart /1,1 liter/ olajat töltött. Hajtómű indítás után ellenőrizte az olajnyomás rendszer működését, rendellenességet nem tapasztalt a repülőgépet üzemképesnek minősítette. Az elvégzett munkákat a 007068 számú AFL-en okmányolta. A járatot 25 perc késéssel rendben teljesítették.

Kivizsgálás: Az esemény vizsgálatát a PoLÉBiSz a 1700/2004. számú levelében saját hatáskörbe utalta.

1. A repülőgép megérkezése után a hajózárszemélyzet a 007069 számú AFL-en jelentette, hogy az olajnyomás rendszer a repülés teljes ideje alatt rendben működött.
2. A repülőgép hajtóműveinek olajmennyiségét a műszaki szolgálat a 042-05-900-991 számú Task Card alapján SERVICE Check-ek során ellenőrzi és szükség szerint utántöltést, végez. Az elvégzett munkákat a Work Summary Sheet-en okmányolják. A karbantartási okmányok szerint a július hónapban végzett SERVICE check-ek során az alábbi utántöltések voltak:

július 3	LEFT ENG : 1 q	RIGHT ENG : 1 q
július 6	1 q	1 q
július 9	1 q	1 q
július 12	½ q	½ q
július 15	1 q	1 q
július 18	1 q	1 q
július 21	0	0

3. A fenti felsorolás szerint, tehát a müncheni olajnyomás rendellenesség előtti SERVICE Checknél a karbantartást végző szerelő az olajmennyiséget ellenőrizte de utántöltést nem végzett, mivel a Task Card megjegyzés rovata szerint, ha nincs alacsony olajszintjelzés, akkor különösebb karbantartási

<p>tevékenységet nem kell végezni.</p> <p>4. A repülőgép két SERVICE Check között – 20 repült óra alatt - 1 -1 q olajat fogyaszt el, vagy is ilyen mennyiség utántöltése az üzemeltetési tapasztalat szerint, minden esetben szükséges.</p> <p>5. Még a kivizsgálás ideje alatt, figyelembe véve az előző pontokban leírtakat, MAX Műszaki Vezetője felkérte a MALÉV Mérnökszolgálatot a hivatkozott Task Card módosítására, amely szerint a SERVICE Chec-ek során a műszaki szolgálat minden esetben végezzen okmányolt olajutántöltést.</p>	
<p>Következtetések:</p> <p>1. <i>A hajtómű olajnyomási rendellenesség azért következett be mivel az olajsztint lecsökkent. A csökkenés a káros szintet még nem érte el, ilyen jelzés az EICAS-on még nem volt, de ennek ellenére az indításkor az olajnyomás már nem jelentkezett.</i></p>	
<p>Kockázati osztály: „D” Biztonsági javaslatok:</p> <p>A kivizsgálás ideje alatt megtett intézkedéseken kívül javaslom, a kivizsgálási jegyzőkönyv anyagának ismertetését a műszaki szolgálat állománya előtt.</p>	
<p>Az eset vizsgálatát elvégezte:</p> <p>Táborosi János Malév Express Kft. Repülésbiztonsági Felügyelő</p>	<p>Aláírás:</p>  <p>Dátum: 2004.09.07.</p>
<p>Tett biztonsági intézkedések:</p>	
<p>A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:</p> <p>Táborosi János Malév Express Kft. Repülésbiztonsági Felügyelő</p>	<p>Aláírás:</p> <p>Dátum:</p> <p>Lapszám:</p>

Melléklet:

007068 sz. AFL	1 lap
007069 sz. AFL	1 lap
Work Summary Sheet	1 lap
Task Card	2 lap