

2004-163

2470

<b>115/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP</b>		<b>MALEV Hungarian Airlines</b> Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.07.06.	Esemény időpontja (LT): 11:10	Esemény helye: Amsterdam	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.07.07	Értesítés vételének Időpontja (LT): 07:00 Parancsnoki Jelen- tés átvételek	Értesítő személye: Parancsnoki Jelentés átvétele	Egyebek: A másnapi Műszaki Napi Értekezlet. Után.
Légijármű típusa:	Boeing 737-400	A repülési feladat jellege:	Kereskedelmi Utasforgalmi
Légijármű lajstromjele:	HA-LEY	Járat szám:	MA-462
		Járat:	BUD-PRN
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	Pete László	Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt	Pintér II Tibor		
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	5 fő		
Szállított személyek (utasok) száma: 115 fő		Szállított áru jellege: Nincs	
Személyi sérülés történt: Nem történt		Veszélyes áru jellege: Nincs	
<b>I. Esemény leírása:</b>			
<p>2004.07.06-án a kijelölt hajózó személyzet a MA-462 számú BUD-PRN menetrendszerű járat teljesítésére készült. Budapesten a hajtóműindítás utáni rendszer bekapcsoláskor a baloldali Pack jelzőablója bejelzett. Ezt követően próbálták a Pack-ot „megmelegíteni” de a kísérlet nem járt eredménnyel, mert a jelzőabló továbbra is jelzett. A repülőgép parancsnoka a MEL 21-01 pontja alapján DIR-t akart felvenni a hibáról, de mivel a felszállópályára előtti gurulót elfoglalták, az irányítás visszafordította a gépet a 75-ös forgalmi állóhelyre. Az állóhelyen műszaki szolgálat kérte, hogy a hajtóműveket állítsa le a hajózó személyzet. RÜO repülőgépszerelők végrehajtották a L/H Pack Reset eljárását. Ezt követően a hibajelenség megszűnt.</p> <p>A kijelölt hajózó személyzet a járatot utasokkal a fedélzeten, ún. „Reset eljárás” után 40 perces indulási késéssel rendben teljesítette.</p>			
<b>II. Kivizsgálás:</b>			
<p>2.1. A hajózó személyzet a hibát az alábbiak szerint okmányolta az 1015169 számú AFL lapon: „A/C L PACK LIGHT ILLUMINATED.”</p> <p>2.2. A RÜO műszaki szolgálata a repülőgép 75-ös állóhelyén a hajtóművek leállítását követően végrehajtották a L PACK Reset eljárását. A rendszer „Reset”-ása után a hibajelzés megszűnt. A Reset eljárás végrehajtását azonban az 1015169 számú AFL lapon nem okmányolták.</p> <p>2.3. A RÜO műszaki szolgálata ezt követően a MEL 21-01 alapján felvette a 110768-1 számú DIR-t a hiba végleges javításának 10 nappal történő elhalasztására.</p> <p>2.4. A hiba ezt követően a járat teljesítése során többé nem jelentkezett. Erről a hajózó személyzet a 1015171 számú AFL lapon tájékoztatta a RÜO műszaki szolgálatot, az alábbiak szerint: „PACK WORKS NORMALY.”</p> <p>2.5. A RÜO műszaki szolgálata a gép hazaérkezése után végrehajtották a: „PACK TEMPERATURE CONTROLLER TEST PERFORMED ACC. TO AMM 21-61-00.” A test végrehajtása során rendellenességet nem tapasztaltak, ezért a felvett 110768-1 számú DIR-t megszüntették. A végrehajtott ellenőrzést a 1015171 számú AFL lapon előírászerűen okmányolták.</p> <p>2.6. A SzB átvizsgálta a repülőgép karbantartási okmányait 3 hónapra visszamenően, és a tárgybeli hibajelenséggel kapcsolatba hozható beírást nem talált.</p> <p>2.7. A repülőgép a PACK TEMPERATURE CONTROLLER TEST végrehajtását követően 493,3 órát és 276 ciklust üzemelt a tárgybeli hibajelenség ismétlődése nélkül.</p> <p>2.8. A repülőgép karbantartási okmányainak ellenőrzésekor az SzB azt találta, hogy 1015171 ALF-en göngyöltött repülőgép üzemidő 34604 óra 26 perc és 26242 ciklus, az ARMS-ban lévő adat 34608,3 óra és 26243 ciklus.</p>			
<b>III. Megállapítások</b>			
<p>3.1. Az SzB 0 2004.07.06-i BUD-i meghibásodás pontos okát utólag megállapítani nem tudta, de nagy valószínűséggel feltételezi, hogy a meghibásodást valamilyen akkor ható külső zavaró (pl.: intenzív elektromágneses tér,</p>			

vagy egy használaton kívüli, de nem kikapcsolt mobiltelefon, stb) tényező okozta.

- 3.2. A 3.1 pont feltételezését támasztja alá az a tény, hogy a rendszer RESET eljárás (memóriatörlés) alkalmazása után előírászerűen működött, sőt a hibajelzés nem is ismétlődött.
- 3.3. Az SzB álláspontja szerint, a műszaki szolgálatnak a 2004.07.06-i RESET eljárás végrehajtását okmányolni kellett volna a 1015169 számú AFL lapon.
- 3.4. Az SzB álláspontja szerint, a műszaki szolgálat, a 2004.07.06-i hibajavító tevékenysége, eltekintve a RESET eljárás okmányolásának elmaradásától, helyes volt.
- 3.5. Az SzB álláspontja szerint a hajózó személyzet eseménnyel kapcsolatos tevékenysége helyes volt.
- 3.6. Az SzB álláspontja szerint a feltárt eltérés a repülőgép ARMS üzemidő nyilvántartása, és a hajózó személyzetek által AFL-en vezetett üzemidő nyilvántartás között nem jelentős, ami az ARMS napvégi rögzítése során helyreigazodik.

**IV. Biztonsági ajánlások:**

- 4.1 Az SzB tekintettel a hiba egyszeri előfordulására, jellegére, és a hibajavítás módjára, a hibajelenséget az üzemeltetés velejárójának tekinti. Külön megelőző intézkedés kiadását javasolja.
- 4.2 Az SzB javasolja, jelenjegyzőkönyv anyagának érintett állomány előtti oktatólagos ismertetését.

**IV. Kockázati osztály:**

Az SzB a repülőgép indulása előtt feltárt olajszivárgást „D” M/L (Medium/Low) kockázati osztályba sorolta

**Az eset vizsgálatát elvégezte:**

Náfrádi József Zoltán  
Repülésbiztonsági felügyelő

Turcsányi Olivér  
Malév RBO Vezető

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. szeptember 17.

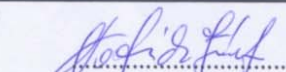
**Tett biztonsági intézkedések:**

Az esemény kapcsán, soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására nem volt szükség.

**A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:**

Náfrádi József Zoltán  
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. július 01.

Lapszám: 2