

028/2005 számú
ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP

MALEV Hungarian Airlines

Repülésbiztonsági Osztály
Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813

Esemény dátuma: 2005.02.10.	Esemény időpontja (LT): 08:03	Esemény helye: Budapest, II-es Terminál
Értesítés vételének dátuma: 2005.02.10.	Értesítés vételének időpontja (LT): 08:08	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Légijármű típusa: Boeing 767-200	Légijármű lajstromjele: HA-LHA	Értesítő személye: OCC, Vezető Tervező
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		Egyebek:
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	Nem Publikus.	Nem volt.
Első tiszt		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma		
Szállított személyek (utasok) száma: 179	Szállított áru jellege: Érdeltelen	
Személyi sérülés történt: Nem	Veszélyes: Nem	

I: Esemény leírása:

2004.11.05-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgéppel a MA-1004 járatszámú BUD-VRA különjárat teljesítésére készült.
A repülőgép budapesti 46-os állóhelyről való kifordítása során a hajtóművek beindítását követően megjelent az EICAS képernyőjén az „Right Oil Filter” hibaiüzenet, ami a hajtómű olajsűrű eltömődésére figyelmeztető jelzés.
A hibajelzés miatt a járat parancsnoka visszagurult a 46-os belső forgalmi állóhelyre.
A repülőgép állóhelyre állását követően a hajtóműveket leállították, de a figyelmeztető EICAS jelzés megmaradt.
A műszaki szolgálat a hibakeresés során ellenőrizte az olajsűrűt, de rendellenességet nem talált. Ezt követően beindították a hajtóművet és kb. 5 pernyi melegítés után a hajtómű olajhőmérséklete 28 C°-ra emelkedett. A hajtóművet leállítva és újra indítva az EICAS hibaiüzenet megszűnt, és ismét nem jelentkezett.
A kijelölt hajózó személyzet a repülőgéppel a járatot, a hibajavítást követően, 53 perc indulási késéssel rendben teljesítette.

II. Kivizsgálás:

- 2.1. 2004. 11.05-én a hajózó személyzet a hibajelenséget a # 1035272 AFL-en az alábbiak szerint okmányolta:
„R oil filter on Eicas. 79022802, EICAS MSG oil filter display remained when trust reduced”
- 2.2. A repülőgép 46-os utasfolyosóról indult, innen fordították ki, és a hajtóművek beindítása után ide gurult vissza.
- 2.3. A reggeli hajtóműindítást megelőzően a repülőgép az éjszakát a hangár műszaki előtérén töltötte. Ezen éjszakán jóval fagypont alatt volt a kinti hőmérséklet. A repülőgép az éjjel folyamán jól áthűlt. Ezt követően került sor hajnalban a repülőgép 46-os állóhelyre vontatására, és a reggeli járat előkészítésére.
- 2.4. Az előkészítés során a hajtómű olaj melegítésére külön nem került sor, de ez nem is előírás.
- 2.5. A hajtóművek beindítását követően a műszaki szolgálat tanácsára az olajsűrű hibajelzés megjelenését követően a hajózó személyzet a hajtóművet kb. 5 percig aljára melegeztette. A hajtóműolaj +28 C°-os volt, amikor a visszagurultak az állóhelyre és a hajtóműveket leállították.
- 2.6. A hajtómű olaj melegítése idején az EICAS hibaiüzenet mindvégig a képernyőn volt.
- 2.7. A műszaki szolgálat az állóhelyen kiburkolta a szükséges mértékig a hajtóművet, ellenőrizte a hajtómű olajsűrű állapotát, és a környező egységeket, de rendellenességet nem tapasztalt.
- 2.8. Ezt követően ellenőrizték a jelzőrendszer működését. Rendellenességet nem tapasztaltak.
- 2.9. A fentieket követően végrehajtották a jelzőrendszer Reset eljárását, majd a hajtómű ismételt beindítását. A hajtóműindítás után az olajsűrű jelzése ismét nem jelent meg, EICAS hibaiüzenetként.
- 2.10. Az ellenőrzések során, és azt követően a rendszer előírászerűen működött, EICAS Message nem volt.
- 2.11. A repülőgép, a 2005.02.0-i BUD-i műszaki meghibásodásáig, az ARMS szerint 51075,9 órát és 6683 ciklust üzemelt.
- 2.12. A repülőgép, a 1035272 számú AFL lapján, a 2005.02.10-i BUD-i műszaki meghibásodásáig 51064 óra 30 perc, és 6682 ciklus szerepelt.

- 2.13. A hibajavítást követően a kijelölt hajózó személyzet **53 perc** indulási késéssel megkezdte a BUD-VRA járat teljesítését.
- 2.14. Az SzB három hónapra visszamenően átnézte a repülőgép karbantartási okmányait, de a meghibásodással összefüggésbe hozható esetet nem talált.
- 2.15. A repülőgép a 2005.02.10-i olajszűrő hibajelzés megjelenése óta 675,3 órát, és 73 ciklust üzemelt a tárgybeli meghibásodás nélkül.

III. Következtetések:

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a 2005. 02.10-i HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép BUD-i 46-os forgalmi állóhelyre való visszagurulását, az R/H ENG olajrendszer szűrőjének **jelzészhibája** okozta.
- 3.2. Az SzB értékelése szerint a 2005. 02.10-i HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép BUD-i visszagurulása, az üzemeltetés velejárója volt.
- 3.3. Az SzB értékelése szerint a 2005. 02.10-i HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép BUD-en bekövetkezett R/H ENG olajrendszer szűrőjének **jelzészhibája** minden valószínűség szerint, a indulást megelőző nagyobb éjszakai lehűlés következménye.
- 3.4. Az SzB álláspontja szerint a 2005. 02.10-i visszagurulást illetően a hajózó személyzet tevékenysége megfelelő, jó volt.
- 3.5. Az SzB álláspontja szerint a 2005. 02.10-i visszagurulást illetően a műszaki szolgálat hibajavító és okmányolási tevékenysége, jó volt.
- 3.6. Az SzB álláspontja szerint, a R/H ENG olajrendszer szűrőjének **jelzészhibája** kapcsán külön intézkedés kiadása, az általános figyelemfelhíváson túlmenően, nem szükséges.
- 3.7. Az SzB megállapította, hogy a repülőgép AFL-n vezetett, és az ARMS rendszerben rögzített üzemidő adatok (repült óra, ciklusszám) megegyeztek.

IV. Biztonsági ajánlások

1. Az SzB külön **biztonsági ajánlás** kiadását, tekintettel a hibajelenség ritka előfordulására, és az V. fejezetben leírtakra, **nem tartja szükségesnek**.
2. Az SzB ajánlja, jelen vizsgálati jegyzőkönyv érintett területek előtti oktatólagos ismertetését.

V. Kockázati osztály:

Az SzB a repülőgép 2005.02.10-i BUD-i visszagurulását „D” **alacsony** kockázati osztályba sorolta.

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József Zoltán
RMO Felügyelő

Turcsányi Olivér
RMO Vezető

Aláírás:


.....

.....

Dátum:

2005. április 18.

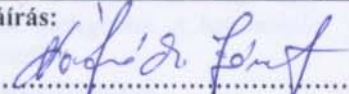
VII. Tett biztonsági intézkedések:

Az SzB véleménye szerint az esemény kapcsán azonnali intézkedés kiadására nem volt szükség.

VIII. A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:


.....

Dátum:

2004. április 18.

Lapszám: 2