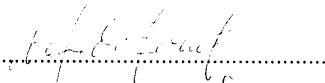
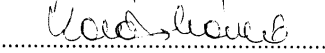


1185 Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér I. terminál	
Iktatás dátuma:	2005. FEBR 03
Iktatókönyv sorszáma:	4701/2006
alszám:	
Ügyintéző:	S. J. Szűcs
Mellékletek száma:	0

182-2005

151/2005 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2005.08.04.	Esemény időpontja (LT): 21:30	Esemény helye: Genf	
Értesítés vételének Dátuma: 2005.08.04.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 21:35	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás	
		Értesítő személye: OCC, Vezető Tervező	
Légijármű típusa: CRJ-200		Egyebek:	
Légijármű lajstromjele: HA-LNC		A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	
A légijárművön tartózkodó személyek:		Járatszám: MA-563 BUD-GVA	
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	férfi	Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt	férfi		
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	2 fő stv		
Szállított személyek (utasok) száma:	32 fő	Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt:	Nem volt	Veszélyes:	
Nem volt			
I. Esemény leírása:			
<p>2005.02.26-án a GVA-BUD menetrendszerű járat teljesítése előtt a repülőgép tankolását követően a tüzelőanyag feltöltő szelep, jelzés szerint, nyitott helyzetben maradt. A repülőgép földi átvizsgálása során megállapították, hogy tüzelőanyag folyás, illetve szivárgásra utaló nyomok nem találhatók a repülőgép alatt.</p> <p>A repülőgép parancsnoka a hiba miatt értesítette BUD-t, és a műszaki segítséget kért, mert a MEL alapján a repülőgépet üzemképtelenné kellett minősíteni.</p> <p>A BUD-i műszaki szolgálat mentesítő csoportot állított össze, akik 2005.08.05-én utaztak a helyszínre a hibajavításhoz szükséges eszközökkel.</p> <p>A tankoló szelep cseréjéhez megkezdtek a tüzelőanyag leszívását, miközben a kezelő panelről sikerült a feltöltő szelepet lezárni. A paneleken lévő kapcsolóval a szelepet többször működtették, majd lezárták. Ellenőrizték a szelep zárt helyzetét, amit stabilnak ítélték meg.</p> <p>A fentieket követően a kijelölt hajózó személyzet a MA-563 számú GVA-BUD visszaúti járatot a repülőgéppel, utasok nélkül, 15 óra 50 perces indulási késéssel teljesítette.</p> <p>A PoLeBiSz az esemény vizsgálatát a 1878/2005 iktatószámú telex-ben üzemeltetői hatáskörbe utalta. A vizsgálatot a Malév Zrt. BMI-RBO osztálya végezte el.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<p>2.1. BUD-ról a helyszínre küldtek egy háromfős mentesítő csapatot a hibajavításhoz szükséges eszközökkel, hogy a feltöltő szelepet cseréljék ki.</p> <p>2.2. A kiküldött szerelők megkezdtek a feltöltő szelep cseréjének előkészítését, a tüzelőanyag bal szárnyból történő leszívását.</p> <p>2.3. A leszívás közben a paneleken lévő kapcsoló működtetésével a feltöltő szelepet (tov.:SOV) el lehetett zárni. A szelep biztonságos zárásának ellenőrzése után a leszívást abbahagyták, és a szelep cseréjét a gép BUD-re való hazarepülése utánra halasztották.</p> <p>2.4. A hajózó személyzet a Genf-i tüzelőanyag feltöltő szelep meghibásodását a 020268 számú AFL lapon az alábbiak szerint okmányolta:</p> <p style="text-align: center;">„During Refuelling The Left Refuelling S.O.V Remained Open „</p> <p>2.5. A műszaki szolgálat a Genf-ben végrehajtott tevékenységét a 020268 számú AFL lapon okmányolta, miszerint:</p> <p style="text-align: center;">„During Defueling The L/H Refueling S.O.V Can Be Close On The Fueling Panel S.O.V Closed Position Is Visible. DIR 831-2 (Fueling SOV Fault) Open</p> <p>2.6. Az S-B a vizsgálat folyamán a 020268 számú AFL lap kék (okmányként lefűzendő) példányát nem találta meg.</p> <p>2.7. A műszaki szolgálat a 2005.08.05-i BUD-i javítás során felvett 4514, 4515 és 4516 számú Job Sheet-ek „Ref. Doc.” rovataiban erre a 020268 számú AFL lap-ra felírt hajózó hibára hivatkozott.</p> <p>2.8. A meghibásodott berendezés adatai:</p> <p style="text-align: center;">A berendezés P/N: 280025-101 S/N: 3205</p> <p style="text-align: center;">A berendezés megnevezése: Shutoff Valve Assy (Tüzelőanyag elzáró szelep)(SOV)</p>			

<p>A HA-LNC repülőgépre felépítették: 2003.03.13. A HA-LNC repülőgépről leépítették: 2005.08.06. A HA-LNC repülőgépen üzemelt: 5711,7 órát és 4706 ciklust. A berendezés összes üzemideje: 5711,7 óra és 4706 ciklus.</p>	
<p>2.9. A repülőgéppel a tüzelőanyag feltöltő szelep cserét követően több járatot teljesítettek a S.O.V hibára utaló bejegyzés nélkül.</p>	
<p>2.10. A repülőgép a 2005.08.04-i GVA-i S.O.V meghibásodásakor, az ARMS szerint 5701,3 órát és 4704 ciklust üzemelt.</p>	
<p>2.11. A repülőgép 020270 számú AFL lapján a gép BUD-re érkezését követően 5702 óra 50 perc, és 4705 ciklus szerepelt.</p>	
<p>2.12. Az SzB az eset vizsgálata során az alábbi okmánykezelési problémával találkozott, ami nincs közvetlen összefüggésben a SOV meghibásodással, de az érvényben lévő MA-1003 Társasági Eljárást sérti, mert az AFL lap tő példánya (kék színű lap) a repülőgép lefűzött okmányai közül hiányzik.</p>	
<p>III. Megállapítások:</p>	
<p>3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LNC lajstromjelű CRJ-200 típusú repülőgép 2005.08.04-i Genf-i, műszaki meghibásodását a tüzelőanyag feltöltő szelep (S.O.V) meghibásodása okozta.</p>	
<p>3.2. Az SzB álláspontja szerint, a tárgybeli meghibásodás, figyelembe véve a berendezés repült idejét és ciklusszámát, az üzemeltetés velejárójának tekinthető.</p>	
<p>3.3. SzB álláspontja szerint a hajózó személyzet S.O.V meghibásodással kapcsolatos tevékenysége elfogadható volt.</p>	
<p>3.4. SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat S.O.V hibafeltáró, és hibajavító tevékenységének okmányolási tevékenysége jó volt.</p>	
<p>3.5. Az SzB az esemény vizsgálata során az eseménnyel közvetlenül nem összefüggő, de egyéb rendellenességet tapasztalt a miszerint:</p>	
<p>3.5.1. A műszaki szolgálat Genf-i SOV hibajavítás okmányának, a 020268 AFL lap kék színű példány ügykezelése nem felelt meg, az MA-1003TE-ban leírtaknak.</p>	
<p>3.6. Az SzB megállapította, hogy a HA-LNC lajstromjelű CRJ-200 típusú repülőgép esetén, az esemény időpontjában nem volt számottevő eltérés az AFL-en okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.</p>	
<p>IV: Biztonsági ajánlások:</p>	
<p>4.1. Az SzB elemezve a meghibásodás körülményeit, a meghibásodott berendezés üzemidejét, úgy döntött, hogy egyéb megelőző intézkedés kiadására nincs szükség.</p>	
<p>4.2. Az SzB az esemény vizsgálata során tapasztalt egyéb okmányolási rendellenességek megelőzése érdekében javasolja, hogy a Műszaki Igazgató nyomatékosan hívja fel az érintett szolgálatok figyelmét a MA-1003 TE okmányolásra vonatkozó részeinek fontosságára, és maradéktalan betartására.</p>	
<p>4.3. Az SzB ajánlja, a szakmai vizsgálati jegyzőkönyv érintett területek előtti oktatólagos ismertetését.</p>	
<p>V: Kockázati osztály:</p>	
<p>5.1. Az SzB a repülőgép Genf-i állóhelyen felfedezett tüzelőanyag feltöltő szelep meghibásodását a „D”, közepes (E/M/5) kockázati osztályba sorolta.</p>	
<p>VI: Az eset vizsgálatát elvégezte:</p>	
<p>Aláírás:</p>	
<p>Náfrádi József Repülésbiztonsági felügyelő</p> <p>Kovács László BMI-RBO Vezető</p>	<p></p> <p></p>
<p>Dátum: 2005. szeptember 10.</p>	
<p>VII: Tett biztonsági intézkedések:</p>	
<p>Az SzB álláspontja szerint, az esemény kapcsán azonnali megelőző intézkedés kiadására nem volt szükség.</p>	
<p>Lapszám: 3</p>	