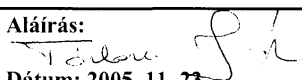


| 175/05/A számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP | | MALEV Hungarian Airlines Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813 |
|--|---|---|
| Esemény dátuma: 2005. 10. 27. | Esemény időpontja (LT): 07. 31. | Esemény helye: <i>Budapest</i> Esemény besorolása: <i>Műszaki meghibásodás</i> |
| Értesítés vételének Dátuma: 2005. 10. 27. | Értesítés vételének Időpontja (LT): 07. 35. | Értesítő személye: <i>OCC</i> Egyebek: |
| Légijármű típusa: <i>CRJ-200</i> | Légijármű lajstromjele: <i>HA-LNA</i> | A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi utasforgalmi</i> Járatszám: <i>MA-560</i> - |
| A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban) | | |
| Személyzet | Név | Sérülés jellege: |
| Légijármű parancsnoka | <i>férfi</i> | - |
| Első tiszt | <i>férfi</i> | |
| Egyéb hajózó | - | |
| Légiutas kísérők száma | <i>2</i> | |
| Szállított személyek (utasok) száma: | | Szállított áru jellege: <i>érdektelen</i> |
| Személyi sérülés történt: <i>nem</i> | | Veszélyes: <i>nem</i> |
| <p>1. Esemény leírása: 2005. 10. 27-én a HA-LNA jelű, CRJ-200 típusú repülőgép a MA-560 számú, BUD-GVA menetrendszerű járat teljesítésére indult. A ferihegyi felszállás után a levegő elvétel átkapcsolása az APU-ról a bal oldali hajtóműre sikertelen volt, mert a bal hajtómű „BLEED VALVE” nem nyitott ki. Mivel a jobb oldali Pack már eredetileg is üzemképtelen volt – erre DIR volt kiállítva – ezért a hajózószemélyzet a járatot megszakította, visszafordultak és 18 perc össz. repülés után rendben leszálltak Ferihegyen.</p> <p>2. Kivizsgálás: A PoLéBiSz az esemény szakmai vizsgálatát a 2431/2005 számú levelével üzemeltetői hatáskörbe utalta.</p> <ol style="list-style-type: none"> Az eseményt megelőzően a műszaki szolgálat 10. 25-én a Dual Heat Exchanger-nél észlelt kifúvás miatt a jobb oldali pack-et a 478-2 számú DIR-rel üzemképtelennek nyilvánította és a repülőgépet max 250 Ft-ig engedték üzemeltetni. Az elvégzett tevékenységeket a 018073 számú AFL-en okmányolták. Az esemény után a műszaki szolgálat az AMM 36-11-00 790-802 leírása alapján hibakeresést végzett. A földi ellenőrzések során működési rendellenességet nem észleltek, ezért műszaki berepülés elvégzését javasolták. /Lásd 010533 számú AFL/ A berepülés során, a felszállás után és az ismételt megközelítés közben az eseményt okozó hibajelenség megismétlődött, de az EICAS-on PACK HI PRESS hibaüzenet nem jelent meg. A hiba a 2005/1027/1 számú Berepülési Jegyzőkönyvben és a 010534 számú AFL-en is okmányolásra került. A műszaki szolgálat a hibajelenség elemzése során arra a következtetésre jutott, hogy az egyik oldali Pack meghibásodása esetén, a Dispatch Deviation Guide /DDG/ ATA-21 fejezetében leírt eljárást kell követni és ebben az esetben, a fentiekben leírt hibajelenség nem következik be. A CRJ-200 MEL 21. fejezet 51-01 pontja szerint valamelyik Pack üzemképtelensége esetén a hajózószemélyzetnek a DDG előírása alapján kell a kondicionáló rendszert működtetni. Október 28-án a műszaki szolgálat a Dual Heat Exchanger-nél a meghibásodott slevés-eket lecserélték, a 478-2 számú DIR-t törölték és az AMM 21-51-00 pontjában leírt ellenőrzések elvégzése után a repülőgépet üzemképesnek, minősítették. | | |

| | |
|--|--|
| 3. Következtetések: | |
| A kivizsgálás alapján megállapítható, hogy az esemény azért következett be, mert a felszállás után a levegő elvétel átkapcsolásakor a hajózőszemélyzet nem követte azt az DDG-ben meghatározott eljárást, amely az egyik Pack meghibásodása esetén kell elvégezni. A döntésükhöz hozzájárult az, hogy a járatra már eleve egy üzemképtelen Pack-kel indultak el majd a levegő rendszer átkapcsolásának meghiúsulását észlelték ugyan, de az EICAS-on erről hibajel nem jelent meg. | |
| 3. Kockázati osztály: „C” | |
| 4. Biztonsági javaslatok: | |
| A hasonló jellegű események bekövetkezésének megelőzése érdekében javaslom, hogy a CRJ típus hajóző állománya oktatólagos jelleggel ismertetésre kerüljön az egyik Pack üzemképtelensége esetén szükséges tevékenység, különös tekintettel a MEL-ben ill. a DDG-ben előírt feladatokra. | |
| Az eset vizsgálatát elvégezte: | Aláírás: |
| Táborosi János |  |
| Repülésbiztonsági felügyelő | Dátum: 2005. 11. 23. |
| Tett biztonsági intézkedések: | |
| A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte: | Aláírás: |
| Repülésbiztonsági felügyelő | Dátum: |
| | Lapszám: |

Mellékletek:

| | |
|------------------|-------|
| 018073 számú AFL | 5 lap |
| 010533 számú AFL | 5 lap |
| 010534 számú AFL | 6 lap |
| 010544 számú AFL | 1 lap |
| CRJ MEL | 2 lap |
| ATA-21 DDG | 8 lap |