

**MALÉV Rt. Minőségügyi és Repülésbiztonsági
Igazgatóság**

SZAKMAI ZÁRÓJELENTÉSE A

08R/2003. számú

REPÜLŐESEMÉNYRŐL

Athén

2003. április 1.

HA-LMB Fokker 70

ZÁRÓJELENTÉS

Az üzemben tartó neve:

MALÉV Rt.

A légi jármű:

Gyártója

Fokker Ltd

Típusa:

F 70

Lajstromjele:

HA-LMB

A repülőesemény helye és időpontja: Athén (ATH) 2003. 04. 01.

Áttekintés: A repülőesemény bekövetkezéséről, a PoLéBiSz tájékoztatást kapott telefonon és faxon. A repülőesemény szakmai vizsgálatát a PoLéBiSz a Malév Rt. hatáskörébe utalta és a szakmai kivizsgálást a Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság Repülésbiztonsági Szolgálat végezte.

Szakmai Kivizsgálási Bizottság Vezető:

Táborosi János repülésbiztonsági felügyelő

Tagok:

Dobos István safety kapitány

Kálmán Krisztián repülő mérnök

I.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1. A repülés lefolyása:

2003. 04. 01-én a HA-LMB jelű, F-70 típusú repülőgéppel a MA-233 számú ATH-BUD menetrendszerű járat teljesítésére indultak.

Az ATH-i felszállás közben közvetlenül a V1 előtt „AFT CARGO SMOKE” alert jelzés volt. A füstjelzés miatt a felszállást megszakították és visszagurultak a forgalmi állóhelyre. A visszagurulás közben az alert jelzés megszűnt.

1.1. Személyi sérülések:

Az eseménnyel kapcsolatban személyi sérülés nem történt.

1.2. A légi jármű rongálódása:

Az esemény következtében a légi jármű nem rongálódott.

1.3. Egyéb kár:

Az esemény kapcsán sem a repülőtér tárgyaiban, sem egyéb tárgyakban kár nem keletkezett.

1.4. A személyzet adatai:

1.4.1 *A repülőgép parancsnok adatai:*

- Életkora 42 éves férfi
- Szakszolgálati engedély érvényessége: 2004.03..31.
- Jogosítások: F/70 cpt
- Az összes repült ideje: 7454 ó
- A típuson repült ideje: 4503 ó
- Az utolsó hét leterheltsége: 6 ó 47 p repült idő

1.4.2. Az első tiszt adatai:

- Életkora: 51 éves férfi
- Szakszolgálati engedély érvényessége: 2004.03.31
- Jogosítások: F/O
- Az összes repült ideje: 8412 ó
- A típuson repült ideje: 3540 ó
- Az utolsó hét leterheltsége: repült idő 8 ó 16p

Az esemény idején a személyzet minden tagja az előírt és érvényes egészségügyi jogosítással rendelkezett. Az esemény lefolyását az érintett személyek egészségi állapota nem befolyásolta.

1.5. A légi jármű adatai:

A légi jármű adatai:

- Lajstromjele: HA-LMB
- Típusa: FOKKER F28
- Gyári száma: 11565
- Gyártási éve: 1996. 01. 23.
- Összes repült ideje: 16368 ó
- Összes ciklus: 11779

A hajtóművek adatai:

Bal hajtómű:

Típusa: JR27589AR
Összes repült ideje: 7320
Összes ciklus: 5257

Jobb hajtómű:

Típusa: JR27589AR
Összes repült ideje: 12542
Összes ciklus: 9113

1.6. Meteorológiai adatok:

Az eset nappal, jó látási körülmények között történt. A meteorológiai adatok az eset bekövetkezése szempontjából érdektelenek, ezért a részletes adatok mellőzve lettek.

1.7. Navigációs berendezések:

Üzemképesek voltak

1.8. Összeköttetés:

A hajózószemélyzet tájékoztatása alapján a repülőgép és a légiirányítás közötti távközlés /összeköttetés/ az előírásoknak megfelelően működött.

1.9. Repülőtéri adatok:

Az esemény kialakulását és kimenetelét a repülőtér paraméterei nem befolyásolták.

1.10. Légi jármű adatrögzítők:

Az esemény során a fedélzeti adat és hangrögzítők üzemképesek voltak. Az esemény kivizsgálásakor a fedélzeti adatrögzítő kiértékelésére került.

1.11. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok:

Az esemény során sem a repülőgép és sem a repülőesemény színhelye nem sérült meg.

1.12. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai:

Az esemény során személyi sérülés nem történt, ezért az Orvosi bizottság összehívására nem volt szükség.

1.13. Tűz:

Az esemény során, illetve azzal összefüggésben tűz nem keletkezett.

1.14. A túlélés lehetősége:

Az esemény során, illetve azzal kapcsolatban sem személyi, sem pedig műszaki sérülés nem történt.

1.15. Próbák és kísérletek:

Nem voltak.

II.

ELEMZÉS

A Malév MRI-RBSz Szakmai Kivizsgáló Bizottság (tov.: SzKB) a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentációk alapján, az eset bekövetkezését az alábbiak szerint elemzi:

- 2.1. A repülőgéppel a járat BUD-ATH szakaszát hajózószemélyzet észrevétel nélkül teljesítette, a repülőgépen hibát nem észleltek. A visszaútra 14 ó 35 perckor rendben elindultak. A felszállást 14 ó 46 perckor megkezdték. A take off roll közben – V1 sebesség előtt – az MFDU-n „AFT CARGO SMOKE” jelzés történt. A felszállást megszakították és visszagurultak a forgalmi állóhelyre.
- 2.2. A forgalmi állóhelyen a helyi tűzoltó szolgálat ellenőrizte a hátsó csomagteret. Az összes csomagot kipakolták, tűzre vagy füstre utaló nyomokat nem találtak. A hajózószemélyzet az eseményt jelentette a MALÉV OCC-nek valamint a műszaki szolgálatnak. A műszaki szolgálat javaslatára elvégezték a Smoke Detektor System tesztet, ennek során a rendszer üzemképesen működött, hibajelzés nem volt. A MEL 26-12 pontja figyelembevételével DIR-t vettek fel és a repülőgépet a hazarepülésre alkalmasnak minősítették. Az elvégzett ellenőrzéseket a 0346956 számú AFL-en okmányolták. A repülőgép április 2-án 06.50-kor – utasok nélkül – rendben megérkezett Ferihegyre.
- 2.3. A repülőgép megérkezése után a Műszaki Szolgálat az AMM 26-13-710-815A pontja alapján elvégezte a Smoke Detektor System tesztet. Rendellenes működést nem tapasztaltak és a 111621-2 számú DIR lezárása után a repülőgépet üzemképesnek minősítették. Az elvégzett munkákat a 0346957 számú AFL-en rögzítették.
- 2.4. A KSzB kérésére az FDR kiértékelésre került. Ennek alapján a következőket állapítottuk meg: - a felszállást 138 kts sebességnél szakították meg
- a SMOKE AFT CARGO jelzés a felszállás megszakítás előtt 118 kts sebességnél jelentkezett és felszállás megszakítás után 12 másodperccel megszűnt
- 2.5. Az esemény bekövetkezését megelőzően egy hónapra visszamenően ellenőrizve lettek a repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai. Az okmányok a meghibásodással összefüggésbe hozható bejegyzést nem tartalmaztak.
- 2.6. A kivizsgálás ideje alatt, a jegyzőkönyv lezárásáig a hajózószemélyzetek a Smoke Detektor működésével kapcsolatban észrevételt nem tettek.

III.

KÖVETKEZTETÉSEK

1. A hajózó személyzet alkalmassága és gyakorlottsága:

A hajózó személyzet a repülésre alkalmas, és jogosult volt. Az eset során és azt követően is megfelelően tevékenykedett. Az esemény okmányolása és a MEL alkalmazása helyes volt, a vonatkozó előírások figyelembevételével történtek.

2. A légi jármű légialkalmassága:

A repülőgép érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett. A meghibásodást leszámítva repülésre alkalmas volt.

3. Az eset bekövetkezésének oka:

Az eset okát, miután a Smoke Detektor működésében hibát sem a helyszíni, sem a ferihegyi ellenőrzés során nem észleltek, egyértelműen meghatározni nem lehet. Minden valószínűség szerint, az AFT SMOKE DETEKTOR egy tranziens jel hatására adott hamis füstjelzést. A tranziens jelet esetleg egy mobiltelefon, vagy más elektronikus készülék üzemeltetése idézhette elő.

IV.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A Malév KSzB a szakmai vizsgálata alapján a hamis füstjelzés véletlenszerű jellege miatt megelőző intézkedésre – az esemény anyagának az érintett típus hajózószemélyzete előtti ismertetésén kívül – egyéb javaslatot nem tesz.

A szakmai vizsgálatot a KSzB a jelentés aláírásával lezártak tekinti.

Budapest, 2003. június „10.”



Dobos István
Safety Captain



Kálmán Krisztián
repülő mérnök



Táborosi János
repülésbiztonsági felügyelő