

46/04 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP



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

Esemény dátuma: 2004.03.29.	Esemény időpontja (LT): 17:40	Esemény helye: <i>Útvonal</i> Esemény besorolása: <i>Egyéb</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2004.03.29.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 18:10	Értesítő személye: <i>Vezető tervező</i> Egyebek:
Légijármű típusa: Légijármű lajstromjele:	<i>B737-300</i> <i>HA-LEF</i>	A repülési feladat jellege: <i>utASForgalmi</i> Járatszám: <i>MA-233</i>
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka		
Első tiszt		<i>Nem volt</i>
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma	<i>5</i>	
Szállított személyek (utasok) száma: <i>51</i>		Szállított áru jellege:
Személyi sérülés történt: <i>nem</i>		Veszélyes: <i>nem</i>

Esemény leírása:

Az utazómagasság elérése előtt a parancsnoknak a légiutaskísérők égett szagot jelentettek az utastér hátsó részéből. A másodpilóta hátrament és ezt személyesen is ellenőrizte, majd a légiutaskísérőkkel közösen megállapították, hogy égett szagnak vagy füstnek nincs nyoma. A leszállás előtt ismét jelentették az égett szagot a jobb hátsó kalaptartók felől, amit már egy utas is erősen érzett. Füstöt vagy tüzet ekkor sem tapasztaltak.

Kivizsgálás:

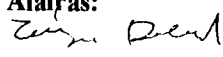
Leszállás után a műszaki szolgálat APU-ról üzemelve működés közben ellenőrizte a repülőgép hátsó sütőit és a légkondicionáló rendszert. Mindhárom sütő normálisan működött és égett szagnak nem volt nyoma. Ezt követően kiszerezték a sütőket, hogy ellenőrizzék azok tisztaságát és csatlakozóinak állapotát. Nemi ételmarzsa és egy kisebb papírcsacskón kívül műszaki rendellenességet, égett tárgyat vagy égésre utaló jelet nem találtak. A sütők alatt összegyűlt ételmaradékokat és egyéb szemetet a fedélzeti karbantartók takarították el. Majd visszaszerelték a sütőket és újabb működési tesztet hajtottak végre melynek eredménye negatív volt. Mivel az égett szagot a kalaptartók felől jelentették repülés közben, ezért a műszaki szolgálat az utolsó három sor feletti PSU paneleket, valamint a mennyezet is kibontotta. Majd következett a Lavatory Service Unit, a hátsó légiutaskísérő panel, a hátsó konyhai világító berendezések, az ablakvilágítás, rendellenességre utaló jelet azonban ezeken a helyeken sem találtak. Az elvégzett munkálatokat a 7370-7372 sz. Job Sheet-en és a 037379 sz. AFL-en okmányolták. Annak érdekében, hogy a levegőben, működés közben is figyelhessék a fenti rendszerek viselkedését, a repülőgép másnapi induló AMS-i útjára egy műszaki ellenőr utazott. Az útvonal ellenőrzési jegyzőkönyvében ez állt: „Mindkét útvonalon fokozottan ellenőriztem az idegen szagok keletkezését, de ilyet nem észleltem.”

Következtetések:

Az ATH-BUD útvonalon tapasztalt égett szag eredetét egyértelműen megállapítani nem lehetett. Valószínűsíthető, azonban, hogy mivel először az idegen szagot a repülőgép hátsó részéből jelentették, az akkor éppen működésben lévő sütőkben melegedő étel illatát érezhették a légiutaskísérők. A leszállás előtt jelentkező előfordulásnál (2. alkalom) -mivel ekkor a sütők már kikapcsolt állapotban voltak - a légkondicionáló rendszerben maradt ételszagot érezhették ismételtlen az utasok.

Kockázati osztály: „ D „ / Biztonsági javaslatok:

Műszaki rendellenességet vagy égésre utaló jelet nem sikerült megállapítani, az SzB azonban javasolja, hogy az illetékes területek rendszeres időközönként a repülőgép sütőinek állapotát ellenőrizzék, szükség esetén takarításukról gondoskodjanak.

Az eset vizsgálatát elvégezte: Zerényi Roland Repülésbiztonsági felügyelő	Aláírás:  Dátum: 2004.04.04.
Tett biztonsági intézkedések:	
A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte: Repülésbiztonsági felügyelő	Aláírás: Lapszám: 1