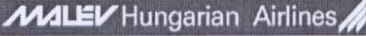


174-2004

120/04 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.07.15.	Esemény időpontja (LT): 22:00	Esemény helye: London	
Értesítés vételének Dátuma: 2004.07.16.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 06:30	Esemény besorolása: Földi sérülés	
Légijármű típusa: Légijármű lajstromjele:	B737-400 HA-LEY	Értesítő személye: Vezető tervező	
A repülési feladat jellege: utasforgalmi		Egyebek: -	
Járatszám: MA-617		A repülési feladat jellege: utasforgalmi	
A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	<b>KITAKARUA</b>		
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	5		
Szállított személyek (utasok) száma: 116	Szállított áru jellege:		
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem		
<b>Esemény leírása:</b> Londonban az utashid elhúzásakor a KLM műszaki személyzete egy 70x70 mm-es felületű enyhe átmenetű benyomódást vett észre a repülőgép bal oldalán az első utasbejárati ajtó mögött a padlószint magasságában.			
<b>Kivizsgálás:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A sérülés adatait 15-én éjszaka 23 óra után küldte át a KLM szerelője a Malévnak;</li> <li>- Mivel azonban a munkák megkezdéséig várni kellett az érkező következő műszakra, ezért a KLM műszaki szolgálata csak 16-án reggel kezdte meg a benyomódás műszeres ellenőrzését;</li> <li>- Az NDT-s ellenőrzés végrehajtása után –mivel annak eredménye a 60342-001 sz. Job Sheet alapján negatív volt- a repülőgépet 09.00-kor üzemképesnek minősítették;</li> <li>- Az elvégzett munkálatokat a 1003709 sz. AFL-en okmányolták;</li> <li>- 16-án a repülőgép hazaérkezése után a Mérnökszolgálati Osztály és a RÜO újra megvizsgálta a repülőgépet (ET HF inspection);</li> <li>- A 0024203 sz. Vizsgálati Jelentés alapján repedést valóban nem találtak, de a benyomódás és a karc mérete miatt sürgős javítást rendelt el a Mérnökszolgálati Osztály (SRM 53-00-01 alapján a repülőgép továbbrepülhet, max. 50 óráig);</li> <li>- A végleges javításra 110769-1 számon DIR-t vettek fel, melynek lezárása 17-én éjjelig volt esedékes;</li> <li>- 16-án 18.00-kor egy lemez megvizsgálta a sérülést, véleménye szerint a javítás megkezdéséhez a mellső konyhát és az E/E rekeszt is ki kellett pakolni, így leghamarabb hétfőn vagy kedden állhat ismét forgalomba a repülőgép;</li> <li>- 17-én az elvégzendő munkálatokhoz elkészült a Job Order, azonban az egyes feladatok összetettsége miatt (padló felszedése, E/E rekeszek eltávolítása), valamint mivel az SRM szerinti javítás nem tűnt egyértelműnek a Mérnökszolgálati Osztály kikérte a Boeing állásfoglalását az esetről;</li> <li>- Időközben 17-én éjszaka megtörténtek a szükséges berendezés és dekorációs elem kiépítések, tehát minden akadály elhárult attól, hogy másnap megkezdhessék a javítási munkálatokat;</li> <li>- 18-án reggelre meg is érkezett a Boeing válasza, azonban csak a Boeing által küldött javítási technológia felrajzolása közben jöttek rá az MO mérnökei, hogy a sérülés kijavítására javasolt folt nem kivitelezhető (mértelmi eltérések adódtak a sérülés maratás előtti és a maratás utáni állapotáról).</li> <li>- Mivel a munkálatok tervezetthez képest már így is késésben voltak, ezért az a döntés született, hogy a javítás az SRM keretei között kivitelezhető. Természetesen ehhez is a Boeing jóváhagyása volt szükséges, így az új elképzelést továbbították a gyártó felé;</li> <li>- A válasz megérkezéséig a lemezes munkák egy részét elkezdték a szerelők, hiszen azok függetlenül a Boeing válaszától elvégezhetőek voltak;</li> <li>- 19-én megérkezett a Boeing válasz, így a javítási munkálatok tovább zajlottak. A munkák végleges befejezését másnap 20-ra tervezték;</li> </ul>			

- 20-án reggel 05.30-kor mind a lemezes, mind a festési munkák készen voltak, már csak a kabin összerakás, egy FWD OUTFLOW VALVE beszerelés, valamint a weekly check belső kabinra vonatkozó ellenőrzései voltak hátra;
- 2004.07.20. 15.00-kor a repülőgépet üzemképesnek nyilvánították;

**Következtetések:**

1. A sérülés keletkezésének pontos körülményei nem megállapíthatók, mivel londoni helyszíni szemlét (kinti kiszolgáló járművek átvizsgálása stb) nem lehetett végrehajtani az adott időpontban;
2. A sérülés jellege nem támasztja alá, hogy az a londoni érkezés után, utashidra álláskor keletkezett (az utashidak ritkán okoznak ilyen jellegű sérülést);
3. Az utasbejárat ajtó környékén keletkező benyomódások, festékpattogzódások, karcolások észlelése igen nehézkes, mivel az utaslépcsőt szinte azonnal a repülőgép befékezése után a megfelelő pozícióba mozgatják, eltakarva ezzel az esetleges sérüléseket (utaslépcsők gumiütközője takar).
4. Az OCC járatteherelési okokból igényelte volna a HA-LEY repülőgép 17-i üzembeállítását, ez azonban a fent leírt okok miatt nem volt lehetséges;
5. A sérülés függőleges irányú volt, ami keletkezhet egy szerelőlétra odatámasztásával, vagy a gép függőleges „megülésével” (ez utóbbi utashidat feltételez, de Londonban hasonló sérülésről nincs tudomásunk);
6. A kárérvényesítést ellenben kizárja az, hogy a személyzet nem kérte jegyzőkönyv felvételét arra alapozva, hogy a sérülés a sérülési albumban nincs bejegyezve, tehát a benyomódás csak a londoni tartózkodás ideje alatt történhetett.

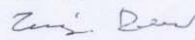
**Kockázati osztály: „D” / Biztonsági javaslatok:**

1. Budapesti érkezéskor javasolt a repülőgép az utasbejárat ajtó környezetének azonnali átvizsgálása még az utashid pozícióba állása előtt (külső állóhelyen értelemszerűen utaslépcső);
2. A hajózó személyzet minden, külállomáson észlelt sérülés esetén ellenőrizze a sérülési albumot. Amennyiben az észlelt sérülés az albumba nincs bejegyezve, úgy jegyzőkönyv felvételével intézkedjen a külállomásokon a káresemény érvényesítése érdekében.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Zerényi Roland

Aláírás:



Repülésbiztonsági felügyelő

Dátum: 2004.08.15.

Tett biztonsági intézkedések:

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Aláírás:

Repülésbiztonsági felügyelő

Lapszám: 2

