


272 - 2004

158/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.10.07.	Esemény időpontja (LT): 11:15	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2004.10.07.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 11:20	Értesítő személye: OCC, Vezető Tervező	Egyebek:
Légijármű típusa: B 737-800	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	Járatszám: MA-1220	Járat: BUD-SSH
Légijármű lajstromjelle: HA-LOH	A légi járművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka		Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	5 fő stw.		
Szállított személyek (utasok) száma:	166 fő	Szállított áru jellege:	Nincs
Személyi sérülés történt:	Nem történt	Veszélyes áru jellege:	Nincs
I. Esemény leírása:			
<p>2004 október 07-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LOH lajstromjelű B 737-800 típusú repülőgéppel- 166 utassal a fedélzetén- a MA-1220 számú BUD-SSH Charter járat teljesítésére készült.</p> <p>A BUD-i felszállás során kb. 90 kts sebességnél bejelzett a „Master Caution” rendszer és az „AFT Service Door” jelzőtábló, mely az ajtó nem zárt helyzetét jelezte. A repülőgép parancsnoka az ajtójelzés miatt a felszállást megszakította, és a repülőgép lefékezése után az „Y” gurulóúton ellenőrizték az AFT Service Door bezárt helyzetét.</p> <p>Az ellenőrzés során a vezető légiutas-kísérő kinyitotta az ajtót majd, az előírásoknak megfelelően ismét bezárta. Az ajtójelzés megszűnt. A repülőgép parancsnoka ekkor úgy döntött, hogy nem gurul be a forgalmi állóhelyre és kér segítséget a műszaki szolgálatától, hanem mivel az ellenőrzés során egyértelművé vált, hogy a „Master Caution” és az „AFT Service Door” ajtójelzést az ajtókilincs nem volt „Latched” rögzített helyzetben, folytatta a járat teljesítését. Kigurult az „Y” gurulóútról a felszálló pályára és felszállt.</p> <p>A „Master Caution” rendszer és az „AFT Service Door” hibatabló jelzése a járat teljesítése során nem ismétlődött meg.</p> <p>Az ismételt ajtózárást követően, a kijelölt hajózó személyzet a járatot, utasokkal a fedélzetén, 15 perc indulási késéssel rendben végrehajtotta.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<p>2.1. A repülőgép parancsnoka, a BUD-i startmegszakítást eredményező jelenséget, a 1015983 számú AFL lap 1-es pontjában beírta, majd az egész lapot, az aláírások azonosíthatóságának határában belül, stornírozta.</p> <p>2.2. A repülőgép üzemeltetési okmányai között így a startmegszakítást eredményező jelenség, hibajelzés nem szerepel sehol. Jogilag hivatkozni az eseményt kiváltó hibajelzésre csak, az RMO-nak a járat teljesítése után megírt és leadott, Repülőgépparancsnoki Jelentéséből lehet.</p> <p>2.3. A felszállást a hajózó személyzet 90 kts sebesség után szakította meg, a „Master Caution” és az „AFT Service Door” jelzések következményeként.</p> <p>2.4. A repülőgép lefékezése és az „Y” gurulóútra fordulása után a vezető utaskísérő ellenőrizte az AFT Service Door bezárt helyzetét, az ajtót ki-bezárta ami után a az ajtójelzés megszűnt.</p> <p>2.5. A repülőgép parancsnoka a 13/2000. (V.31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet előírása alapján egyértelműen repesemények számító startmegszakítás után, „egyedien értelmezte” az együttes rendelet előírását, és nem gurult vissza a forgalmi állóhelyre, újbóli felszállási engedélyt kért, és a felszállást végrehajtva, rendben teljesítette a tervezett járatát.</p> <p>2.6. A járat teljesítése során az ajtójelzés nem ismétlődött meg.</p> <p>2.7. A repülőgép járatra indulása előtt, az utasok beszállítása után, a Vezető Légiutas-kísérő, a parancsnok engedélyt követően, kérte a bejárat ajtó zárását.</p> <p>2.8. Az esemény előidéző hátsó Service ajtó, és a hátsó bejárat ajtó zárásáért az S4 utaskísérő volt a felelős.</p> <p>2.9. Az S4 utaskísérő a szóbeli meghallgatása során elmondta, és írásbeli jelentésében megerősítette, hogy ő csak a hátsó utasbejárat ajtót zárta be az LKK/3.6.2./page12/ 2.7.1 pont /ajtók zárása bekezdés-ben leírtak szerint, mert a másikat becsukva, az ajtónyitókar vizuális megfigyelése szerint „zárva” találta.</p> <p>2.10. A hátsó Service ajtó-t a gépre jövetelekor már „zárt” állapotban találta, ezért annak zártságát csak vizuális</p>			

ellenőrzéssel ellenőrizte. A 4R ajtó zártságának ajtó nyitókarral történő ellenőrzését nem hajtotta végre. A 4R ajtón egyszerre a 4L ajtóval, a „Flight helyzet” munkálatait (a véscsúszdát működtető rúd beakasztását, és a jelzőszalag átállítását) hajtotta végre.

- 2.11. Az LKK/3.6.2./page12/ 2.7.1pont /ajtók zárása bekezdés utolsó sorban alábbiak szerint rendelkezik az ajtó nyitókar működtetéséről:
„fogja meg a kart, és folyamatosan tolja zárás irányába.
Amikor a kart ütközésig tolta, az ajtó be van zárva.”
- 2.12. Ha az S4 Légiutaskísérő, az ajtózárs során végrehajtja az általa bezártnak vélt R4 ajtó esetében az LKK/3.6.2./page12/ 2.7.1pont /ajtók zárása bekezdés utolsó sorban leírtakat, akkor a startmegszakítást eredményező ajtójelzés bekövetkezését megelőzte volna.
- 2.13. Az S4 Légiutaskísérő az eseményvizsgálat során végrehajtott megbeszélés során az alábbiakat jelentette ki, és írásbeli jelentéseiben, erősítette meg:
- Az ajtózárs időszakában megfelelő mentálhigiénés állapotban volt,
 - Az ajtózárs időszakában személyes problémák, munkahelyi „ügyek stb.” nem osztották meg a figyelmét,
 - A járat indulás előtti briefing-en a feladatát megértette,
 - Az R4 ajtó esetében, mivel azt a gépre érkezésekor becsukva, feltételezése szerint zárva találta, csak vizuális ellenőrzést végzett, ami kiterjedt az ajtó belső kontúrjának gép belső borításához való viszonyítással, és az ajtónyitókar helyzetének vizuális ellenőrzésével,
 - Az R4 ajtónyitókar LKK/3.6.2./page12/ 2.7.1pont /ajtók zárása bekezdés utolsó sorban leírt helyzetét, a nyitókar megfogásával nem ellenőrizte,
 - Az LKK -ban nincs előírás, hogy mi a kötelező a teendő abban az esetben, amikor a légiutaskísérők becsukott, bezárt ajtót találnak a repülőgépre érkezésükkor.
- 2.14. A műszaki szolgálat, a felszállásnál tapasztalt hibajelenséggel „okmányolt” formában nem foglalkozott. A repülőgép hazaérkezése után megvizsgálta az R4 ajtó zárását, és a jelzéseket, rendellenességet nem tapasztalt. A vizsgálat eredményét azonban AFL beírás hiányában nem okmányolta sehová. Az ellenőrzések eredményéről az SzB a vizsgálat során lefolytatott megbeszélések során értesült.
- 2.15. A startmegszakítást eredményező ajtójelzésről az SzB bekérte a MO szakmai állásfoglalását is. A MO szakmai állásfoglalásában megállapította, hogy:
„a felszállás előtt az Aft Service Door belső Door Handle-ja nem volt az előírás szerinti vég helyzetében, vagyis az ajtó nem volt rögzítve. Mivel az ajtó zárszerkezete a holtjáték tartományban volt, ezért az Aft Service Door Caution Light nem világított. Amikor a repülőgép megkezdte a felszállást, a repülőgép rázkódása miatt az ajtó tovább mozdult nyitás irányába, és ekkor már a Master Caution Light és az Aft Service Door Caution Light világított.
A Door Warning System működésében semmilyen hiba nem állt fent, hiszen amikor a szükséges feltételek megvoltak, a rendszer tökéletesen jelzett.”
- 2.16. A repülőgép a 2004.10.07-i BUD-i felszállás megszakításáig az ARMS szerint 2407,9 órát és 1028 ciklust üzemelt.
- 2.17. A repülőgép 1015985 számú AFL lapján a 2004.10.07-i BUD-i visszaérkezésekor 2412 óra 02 perc, és 1031 ciklus szerepel.

III. Megállapítások

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOH lajstromjelű B 737-800 típusú repülőgép 2004.10.07-i műszaki meghibásodás eredményezte (felszállás megszakítást) az R4 Aft Service Door ajtó nem előírás szerinti zárása miatti ajtójelzés okozta. Az ajtójelzés felszálláskori kialakulását a hátsó ajtók bezárásával megbízott S4 légiutaskísérő nem eléggé átgondolt ajtózársai tevékenysége eredményezte.
- 3.2. Az S4 légiutaskísérő a repülőgépre érkezésekor az R4 Aft Service Door ajtót bezárt helyzetben találta, de az ajtó előírásos zárt helyzetének ellenőrzését, az Aft Service Door belső Door Handle ütközés helyzetének ellenőrzésével nem végezte el. Az ajtó zárt helyzetét szemrevételezéssel „vizuálisan” ellenőrizte, jóllehet az LKK-ban nincs semmiféle előírás arra az esetre, ha az ajtót becsukott helyzetben találta a légiutaskísérő.
- 3.3. A SzB álláspontja szerint, a Szakszolgálati Engedélyhez kötött munkaköröknél az általános szakmai eljárásokba beletartozik, hogy a 3.2 pontban részletezett esetben az is, hogy csukott ajtó esetén is végre kell hajtani az ajtó zártságának ellenőrzését, az LKK/3.6.2./page12/ 2.7.1pont /ajtók zárása bekezdés-ben leírtak végrehajtásával.
- 3.4. Az SzB megállapította, hogy a hajózó személyzet tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan helyes volt, de a felszállás megszakítás vonatkozásában alapvetően eltér a hajózó személyzet és az SzB véleménye az esemény

megítélésének és okmányolásának kérdésében. Az SzB szerint a hajózó személyzetnek az RVK, és a 13/2000. (V.31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet értelmében vissza kellett volna állnia a forgalmi állóhelyre, és kérni kellett volna a műszaki szolgálat segítségét, a repülőgép újbóli üzemképessé tételére, mivel a kialakult gyakorlat ezt „írja elő” bázis repülőter esetében. Sőt a Malév Rt. Flight Safety Exposition 3.3.2/első bekezdés harmadik részében leírtak szerint, a repülőgép parancsnokának gondoskodni kellett volna „a helyszín változatlan állapotának, az egyes kezelőszerveknek és kapcsolóknak az esemény elfoglalt helyzetének fenntartására, amíg a kivizsgáló bizottság a helyszínre nem érkezik”, a javítás megkezdése előtt.

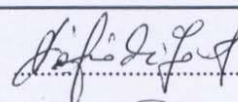
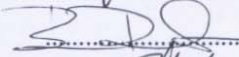
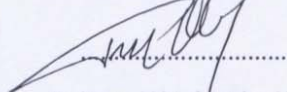
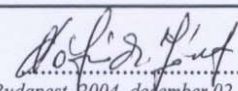
- 3.5. Az SzB megállapította, hogy a hajózó személyzet okmányolási tevékenysége a meghibásodással kapcsolatosan megengedhetetlen, mert egyrészt a felszállás megszakítást eredményező ajtójelzés hibát „**érvényes módon**” sehol nem okmányolta. Másrészt a repülőgép személyzetének a gép üzemképessé tételére irányult intézkedései, tevékenysége, a repülőgép üzemeltetési okmányokban nem szerepel sehol. A repülőgép okmányokban a végrehajtott startmegszakításra, és annak okára nem utal semmi.
- 3.6. A műszaki szolgálat a gép érkezését követő hibafeltáró és minősítő tevékenysége jó volt, de a repülőgép megérkezését követő hibakeresési tevékenység okmányolása kifogásolható, annak ellenére, hogy érvényes AFL beírás a témában nem volt.
- 3.7. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOH repülőgép esetén, az esemény időpontjában **kiseb**b eltérés volt, az AFL-n okmányolt, és az ARMS által rögzített **repült idő**, és **ciklusszám adatokban**.
- 3.8. Az SzB megállapította, hogy meghibásodása az esetet követően a vizsgálat lezárásáig ismét nem jelentkezett.

IV. Biztonsági ajánlások:

- 4.1. Az SzB ajánlja, hogy a Légiutaskísérő Osztály egészítse ki az LKK-t, a csukott ajtó esetén végrehajtandó tevékenység leírásával, hogy a jövőben az ajtózárásból adódó események megelőzhetőek legyenek.
- 4.2. Az SzB ajánlja, hogy a Repülési Igazgatóság egészítse ki az RVK-t 13/2000. (V.31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet hatálya alá eső események esetén, a hajózó személyzet kötelezően végrehajtandó okmányolási és egyéb tevékenységeivel.
- 4.3. Az SzB ajánlja, hogy a Repülési Igazgatóság értékelje a repülőgép parancsnokának tevékenységét a Malév Rt. Flight Safety Exposition 3.3.2/első bekezdés harmadik részében leírtak „végrehajtásának” tükrében, és hozzon megelőző intézkedést a jövőbeli esetek megelőzése érdekében.
- 4.4. Az SzB ajánlja, hogy a munkáltatói jogkör gyakorlója saját hatáskörben járjon el az R4 ajtót nem elég körültekintéssel bezáró S4 Légiutaskísérővel szemben, de az eljárása során vegye figyelembe S4 Légiutaskísérő őszinte tényfeltáró, a vizsgálatot messzemenően segítő magatartását, és az ajtózáráskor fennálló helyzet megtevesztő voltát (kontúrba simuló ajtólap, „közel” zárt helyzetű ajtónyitókar, stb.).
- 4.5. Az SzB ajánlja, hogy a RÜO vezetője, mint a munkáltatói jogkör gyakorlója nyomatékosan hívja fel a repülőgépen dolgozók figyelmét, hogy a repülőgépen végzett mindenfajta tevékenységük, okmányolás köteles, még akkor is, ha a végrehajtott tevékenységet kiváltó hibajelenség az AFL-be **nem került beírásra**.
- 4.6. Az SzB ajánlja, hogy az érintett szakterületek vizsgálják meg az üzemidő eltérést, és módosítsák, vagy az ARMS, vagy az AFL adatokat.
- 4.7. Az SzB ajánlja a Szakmai Jegyzőkönyv érintett állományok előtti oktatólagos ismertetését.

V. Kockázati osztály:

Az SzB a repülőgép BUD-i állóhelyre való visszatolását „C” **Közepes** (Medium/Medium) kockázati osztályba sorolta

<p>VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:</p> <p><i>Náfrádi József Zoltán</i> Repülésbiztonsági felügyelő a Bizottság vezetője</p> <p><i>Bauer Barbara</i> Minőségügyi és repülésbiztonsági megbízott, Bizottsági tag</p> <p><i>Turcsányi Olivér</i> Malév RBO Vezető Bizottsági tag</p>	<p>Alíírás: </p> <p></p> <p></p> <p>Dátum: Budapest, 2004. december 02.</p>
<p>VII. Azonnali biztonsági intézkedések: Az esemény kapcsán, soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására <i>nem volt szükség.</i></p>	
<p>VIII. A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:</p> <p><i>Náfrádi József Zoltán</i> Repülésbiztonsági felügyelő</p>	<p>Alíírás: </p> <p>Dátum: Budapest, 2004. december 02.</p> <p>Lapszám: 3</p>
<p>IX. A bizottsági tagok külön véleménye a SzB Jegyzőkönyvével kapcsolatban:</p> <p>I.</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	