

2002-018

**MALÉV Rt. Minőségügyi és Repülésbiztonsági
Osztály**

ZÁRÓJELENTÉSE A

02R/2002. számú

REPÜLŐESEMÉNYRŐL

CÍM

Az üzemben tartó neve: MALÉV Rt.

A légi jármű:

- Gyártója: Boeing Company
- Típusa: B737-400
- Lajstromjele: HA-LEO
- A repülőesemény helye és időpontja: BUDAPEST 2002.02.14.

Áttekintés: A repülőesemény bekövetkezéséről tájékoztatva lett telefonon és faxon a POLÉBISZ.

A repülőesemény vizsgálatát a POLÉBISZ a Malév Rt. hatáskörébe utalta /levél száma: 2002/4/65/02/297/. A kivizsgálást a Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály Repülésbiztonsági Szolgálat végezte.

A jelentést a Malév Rt. adja ki és a kiadás időpontja: 2002. 04. 08.

I.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása:

2002.02.14-án a HA-LEO jelű, B737-400 típusú repülőgép a MA-215 számú TLV-BUD menetrendszerinti járatát teljesítette.

Budapesti leszállás, majd állóhelyre /45-ös híd/ történt beállítás után a hátsó raktér ajtó kinyitásakor a CIVIL BIZTONSÁGI rakodó szolgálat munkatársai folyadék szivárgást észleltek. A kirakodást későbbre halasztották.

1.2. Személyi sérülések:

Az eseménnyel kapcsolatban személyi sérülés nem történt.

1.3. A légi jármű rongálódása:

Az esemény következtében a légi jármű nem rongálódott.

1.4. Egyéb kár:

Az esemény kapcsán egyéb tárgyakban kár nem keletkezett.

1.5. A személyzet adatai:

a) A repülőgép parancsnok:

- életkora: 53 év
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2002.03.31
- jogosítások: oktató kapitány
- kötelező ellenőrzések: 2001 november.12.
- az összes repült ideje: 11034 óra 50 perc
- a típuson repült ideje: 5402 óra
- az utolsó hét leterheltsége: repült idő 18 óra 27 perc , 1 nap tartalék, 1 nap pihenőnap, 1 nap iroda

b) Az első tiszt:

- életkora: 40 év
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2002.03.31
- jogosítások: másodpilóta
- kötelező ellenőrzések: 2001. október 01.
- az összes repült ideje: 3341 óra 33 perc
- a típuson repült ideje: 3341 óra 33 perc
- az utolsó hét leterheltsége: 6 óra 44 perc

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

1.6. A légi jármű adatai:

a) A légi jármű légi alkalmassága: A repülőgép érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett és repülésre alkalmas volt.

- lajstromjele: HA-LEO
- típusa: B737-400
- gyári száma: 26071
- gyártási éve: 1992.11.13
- összes repült ideje: 26076,9 óra
- összes leszállás száma: 13049

b) A teljesítmény rövid értékelése:

A súlyponthelyzet az esemény kialakulását és kimenetelét nem befolyásolta.

c) A használt tüzelőanyag fajtája:

A Malév Rt. által használt szabványos JET A1 tüzelőanyag.

1.7. Meteorológiai adatok:a) Az időjárási körülmények:

- pálya állapota: száraz
- csapadék: nem volt
- szélirány: 360 fok
- szélereősség 3 kts
- jegesedés nem volt

b) A természetes fényviszonyok: szürkület

/a repülőesemény bekövetkezésében nem játszott szerepet /

1.8. Navigációs berendezések:

Üzemképesek voltak

1.9. Összeköttetés:

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

1.10. Repülőtéri adatok:

Az esemény kialakulását és kimenetelét a repülőtér paraméterei nem befolyásolták.

1.11. Légijármű adatrögzítők:

Az esemény során a fedélzeti adat és hangrögzítők üzemképesek voltak. Az esemény kivizsgálása szempontjából az adatrögzítők kiértékelésére nem került sor.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok:

Az esemény során a légijármű és a repülőesemény színhelye nem sérült.

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

Nem került végrehajtásra

1.14. Tűz:

Az esemény során, illetve azzal összefüggésben tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége:

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

1.16. Próbák és kísérletek: Nem került végrehajtásra.

II.

ELEMZÉS

A KSzB a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentációk alapján az eset bekövetkezését az alábbiak szerint elemzi:

1. A budapesti leszállás majd állóhelyre /45-ös híd/ történt begurulás után a hátsó raktér ajtó kinyitásakor a CFVIL BIZTONSÁGI szolgálat munkatársai a HA-LEO jelű repülőgép 3-as , 4-es rakterében veszélyes áru jelzésű csomagokból folyadék szivárgást észleltek. A kirakodást felfüggesztették és a helyszínen tartózkodó Kiszolgálási Felügyelőt értesítették a raktérbe kiszivárgott folyadékról./08 óra 25 perc LT/. Az Ügyeletes Forgalmi Igazgató a beérkezett információk alapján úgy döntött, hogy nincs szükség a szakszolgálati szervek értesítésére. A Vállalkozásbiztonsági Igazgatóság munkatársai a stornó készüléken hallották /08 óra 50 perc-kor/ hogy a MA –215 számú HA-LEO jelű Boeing 737/400 típusú repülőgép hátsó csomagterében folyadék szivárgást észleltek a rakodó szolgálat dolgozói. Azonnal értesítették a Polgári Védelmi Parancsnokságot, akik 09 óra 10 perc-re a 45-ös hídhöz érkeztek a Vállalkozásbiztonsági Igazgatóság munkavédelmi , katasztrófavédelmi munkatársaival együtt.

A Polgári védelem csoportvezetője védőfelszerelésben a raktérben felderítést végzett és megállapította, hogy 3287 UN számú nonil-fenol mérgező anyag folyt ki. A sérült dobozokat , amelyekből a szivárgás indult, külön konténerbe rakták amelyet leplombáltak.

Kirakodás után az RKI az előírásoknak megfelelően mentesítette a HA-LEO jelű repülőgép 3-as 4-es rakterét. Ezt követően a Polgári Védelem a raktér légtérében veszélyes anyag jelenlétének műszeres vizsgálatát elvégezte. A mérés eredménye negatív volt . Nyilatkozatot adtak ki, hogy a további rakodás védőfelszerelés nélkül elvégezhető.

2. Az ACE műszaki szolgálata a repülőgép mentesítése után a 3-as 4-es rakodótér padlóját felszedte és leellenőrizte a veszélyes áru kifolyását.

Mivel a padló alatti részen veszélyes áru kifolyást nem észleltek, így az AFL –ben azt dokumentálták / száma 0323631/ és a repülőgépet üzemképesnek nyilvánították.

III.**KÖVETKEZTETÉSEK****1. A hajózó személyzet alkalmassága és gyakorlottsága:**

A hajózó személyzet repülésre alkalmas és jogosult volt. Az eset során és azt követően is megfelelően tevékenykedett.

2. A légi jármű légi alkalmassága:

A repülőgép érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett és repülésre alkalmas volt.

3. Az eset bekövetkezésének oka:

A repülőesemény azért következett be, mert a Tel-Aviv-i rakodást szakszerűtlenül végezték el.

- a dobozokon lévő nyilak egyértelműen utaltak arra, hogy berakodásnál felfelé kell, hogy mutassanak, ennek ellenére a rakodás nem így történt
- a budapesti ajtónyitásnál a 3-as és a 4-es rakodótér hálózása hiányzott
- a dobozok ömlesztve voltak a raktérben
- a NOTOC /Special Load Notification to Captain kitöltése nem megfelelő mivel nem a nevét írta be aki az okmányt kitöltötte
- a NOTOC-on nem szerepel a Tel Aviv-i rakodást ellenőrző szakember aláírása
- a Dangerous Goods Check List /veszélyes áru ellenőrző lista / kitöltése hibás a General 50.pontja nem lett szakszerűen kitöltve


IV.


BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

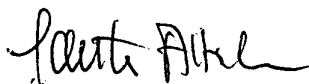
A KSzB a szakmai vizsgálat alapján a repülő esemény jellege miatt megelőző intézkedés tételére a következő javaslatot teszi:

- a repülőgép rakterébe történő szakszerű berakodás végeztével a raktérajtó bezárása előtt minden esetben a hálózást, illetve a lekötözést ellenőrizni kell.
- a Tel-Aviv –i berakodást végző rakodó szolgálat /Dangerous Goods/ veszélyes áru vizsga meglétének ellenőrzése.
- a Malév Rt által repült országokban a repülőgépek kiszolgálását végzők veszélyes áru kezelésének oktatása, az ismeretek felfrissítése.
- NOTOC kitöltése, a rakodásért felelős személy aláírásának fontossága.
- A Forgalmi Igazgató vizsgálja felül a rendkívüli események, rendellenességek esetén alkalmazott ÜFI kiértékelési kötelezettségének folyamatát, annak érdekében, hogy a jövőben hasonló repülőesemény bekövetkezése esetén a szakszolgálati szervek haladéktalanul értesítve legyenek.


A szakmai vizsgálatot a KSzB a jelentés aláírásával lezártnak tekinti.



RÉDER KÁROLY
 Malév Rt. Cargó


RÓSTA ISTVÁN
 Repülés biztonsági felügyelő


SÁNTHA ATTILA
 Malév Rt. VBI válságkezelési
 Főmunkatárs


SZABÓ GÁBOR
 Veszélyes Áru Szakfelügyelő


FÜRÉSZ JÁNOS
 Malév Rt. Tűzvédelmi Főmunkatárs


MÁRTÉNYI KÁROLY
 RBSz vezető
 KB. vezetője