

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI OSZTÁLY		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 98/2002	
Hely: BUD-DUS útvonal		Dátum: 2002.06.20.		Típus: F-70	
		Idő:		Gépjel: HA-LMC	
Utazó magasságon a jobb mellső pilóta ablak megrepedt.					
Járat szám: MA-500		Útvonal: BUD-DUS		mrj. <input checked="" type="checkbox"/> különjárat árusjárat <input type="checkbox"/>	
Utas: 44 fő Késés <input type="checkbox"/> Mentésítő <input type="checkbox"/> Járatlemondás <input checked="" type="checkbox"/> Techn. átrep. <input checked="" type="checkbox"/>		3 óra típus <input type="checkbox"/>		23 perc gépjel <input type="checkbox"/>	
				felszállás közben <input type="checkbox"/> állóhelyen <input type="checkbox"/> emelkedés <input type="checkbox"/> várópontos <input type="checkbox"/> vízszintes repülés <input checked="" type="checkbox"/> vontatás közben <input type="checkbox"/> süllyedés <input type="checkbox"/> gurulás közben <input type="checkbox"/> leszállás közben <input type="checkbox"/> id. karb. során <input type="checkbox"/>	
Gépparancsnok: Első tiszt: Légiutaskísérők: Egyéb hajózó:			Esemény kategória  <b>RENDELLENESÉG</b> /Meghibásodás /		
Hajtómű <input type="checkbox"/> Sárkány <input checked="" type="checkbox"/> Segédhajtómű <input type="checkbox"/> Indító rendszer <input type="checkbox"/> Hidraulika rendszer <input type="checkbox"/> Magassági rendszer <input type="checkbox"/> Tüzelőanyag rendszer <input type="checkbox"/> Jégtelenítő rendszer <input type="checkbox"/> Futók <input type="checkbox"/> Vezérlés <input type="checkbox"/> Elektromos <input type="checkbox"/> Navigációs rendszerek <input type="checkbox"/> Műszer <input type="checkbox"/> Rádió <input type="checkbox"/> Lokátor <input type="checkbox"/>		Benyomódás <input type="checkbox"/> Karcolás <input checked="" type="checkbox"/> Átszakadás <input type="checkbox"/> Törés <input type="checkbox"/> Repedés <input type="checkbox"/> tk. Szám <input type="checkbox"/> Szárny <input type="checkbox"/> Vezérsíkok <input type="checkbox"/> Hmü. Gondola <input type="checkbox"/> Légcsavarkúp <input type="checkbox"/> hossza mm <input type="checkbox"/> szélessége mm <input type="checkbox"/> mélysége mm <input type="checkbox"/>		I. Hajózási személyzet hibája <input type="checkbox"/> II. Rep. Irányítás hibája <input type="checkbox"/> III. Szállító hibája <input checked="" type="checkbox"/> IV. Műszaki szolgálat hibája <input type="checkbox"/> V. Egyéb Malév szolg. Hibája <input checked="" type="checkbox"/> VI. Idegen vállalat hibája <input type="checkbox"/> VII. Egyéb <input type="checkbox"/>	
				Kárösszeg <input type="checkbox"/> MSzRP <input type="checkbox"/> CVR <input type="checkbox"/>	
Meghibásodott / sérült <input type="checkbox"/> egység / berendezés <input type="checkbox"/>			Kivizsgáló / Bizottság <input type="checkbox"/>		
R/H WINDSHIELD			Köleséri Imre Repülésbiztonsági feügyelő		
<b>1. A meghibásodás leírása:</b>  2002. június 20-án a HA-LMC jelű, F-70 típusú repülőgép, a MA-500 számú BUD-DUS menetrendszerű járatot teljesítette. Az útvonalon utazó magasságon (FL 350) a jobb mellső ablak külső, nem teherbíró rétegén a bal felső sarok közeléből kiindulva átlós irányban több repedés keletkezett. Rendszerben leszálltak Düsseldorfban, ahonnan az ablak repedést a személyzet jelentette az OCC-nek. A helyszínen nem volt lehetőség az ablak cseréjére, ezért a PLH engedélye alapján a repülőgépet utasok nélkül kis magasságon a személyzet rendszerben visszarepülte Budapestre.					

## 2. KIVIZSGÁLÁS:

- 2.1. A személyzet jelentése alapján utazó magasságon /FL 350; MACH 0,75/ egy halk „pukkanással” a jobb oldali mellső pilóta ablak külső nem teherviselő rétege megrepedt. A jobb mellső ablak bal felső sarkától jobbra /belülről nézve/ 15cm-ről kiindulva kb. 10 repedés alakult ki átlós irányba. Néhány másodperc múlva „ R WINDOW HEAT FAULT” hibajelzés jelent meg a kijelzőn. A személyzet a QRH előírása alapján az ablak fűtést kikapcsolta és csökkentette a repülőgép sebességét. /max. 300kt/ és rendben leszálltak Düsseldorfban. Az ablakrepedés miatt a repülőgép a visszaúti járat teljesítésére alkalmatlanná vált. A személyzet a hibát a 0296209 számú AFL-ben okmányolta és az esetet jelentette az OCC-nek további intézkedésre várva.
- 2.2. Düsseldorfban nem volt lehetőség az ablak cseréjére, ezért a Műszaki Igazgatóság levélben kért engedélyt a PLH-tól a repülőgép kismagasságon, utasok nélkül történő technikai átrepülésre BUD-ra. A PLH az 522021/2002 számú levélben hozzájárult a repülőgép technikai átrepüléséhez. Ezt követően a személyzet a levél kézhezvétele után /fax/ a nyitott hibát a levél alapján lezárta és a repülőgép 3 óra 23 perc késéssel rendben megérkezett Ferihegyre.
- 2.3. A repülőgép megérkezése után a műszaki szolgálat a meghibásodott ablakot lecserélte.

A meghibásodott ablakra vonatkozó adatok:


- Típus, P/N:D20543-406
- Gyári száma, S/N:9907H2351
- A repülőgépre felépítve: 2000.07.05-én
- Összes üzemideje: 4282 óra
- Engedélyezett üzemidő: nincs korlátozva

- 2.4. Az RBSz nyilvántartása alapján 2002. évben ez ideig az F70 típuson útvonal repülés során ablakrepedés nem fordult elő.

## 3. MEGÁLLAPÍTÁSOK:

- 3.1. Az ablak repedés során a személyzet eljárása helyes volt.
- 3.2. Az ablak repedés bekövetkezése véletlenszerű, megelőzésére nincs lehetőség, ezért az ilyen eseteket az üzemeltetés velejárójának tekinthetőek.
- 3.3. Az ablak repedést „E „ kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2002.07.17.



Köleséri Imre  
Repülésbiztonsági felügyelő