

## REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS ny.szám:05R/2002

**Az üzemben tartó neve:** MALÉV Rt.

**A légi jármű:**

- Gyártója: Boeing Company
- Típusa: B737-500
- Lajstromjele: HA-LER
- A repülőesemény helye és időpontja: Budapest/BUD/ 2002.07.07.23 óra 05 /helyi idő/
- Az eset kategóriája: Felszállás megszakítás műszaki ok miatt

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

A repülőesemény vizsgálatát a PLBSz a Malév Rt. hatáskörébe utalta és a kivizsgálást a Minőségügyi és Repülésbiztonsági Osztály Repülésbiztonsági Szolgálatára végezte.

Az MRO vezetője a repülőesemény szakmai vizsgálatát végző személyt Táborosi János repülésbiztonsági felügyelő személyében kijelölte.

A kivizsgáló szakbizottságba bevonásra került:

Malév Rt Repülési Igazgatóság részéről:	Török Tamás safety kapitány
Malév Rt Műszaki Igazgatóság részéről:	Gorelov Nyikolaj avionics mk

I.

### TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

#### 1.1. A repülés lefolyása:

2002.07.07-én a HA-LER jelű, B737-500 típusú repülőgép a MA-220 számú BUD-CAI menetrendszerű járat teljesítésére indult.

A ferihegyi nekifutás közben kb. 70 kts sebesség elérésekor bejelzett Master Caution lámpa és a bal oldali első ablak overheat jelzése /anti-ice/. A repülőgép-parancsnok a felszállást megszakította és visszagurult a forgalmi állóhelyre.

A műszaki szolgálat ellenőrizte az ablakfűtés működését, majd a repülőgépet üzemképesnek minősítette.

A járatot 1 óra 15 perc késéssel rendben teljesítették.

**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 adatai:

- életkora: 39 éves férfi
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2003.03.31-ig
- jogosítások: B737 P1
- kötelező ellenőrzések: 2002.01.23.
- az összes repült ideje: 6985,53
- a típuson repült ideje: 882,23
- az utolsó hét leterheltsége:m.idő: 38.14    Rep.idő 21,22    Pihenőnap: 2

## b) Az első tiszt adatai:

- életkora: 33 éves férfi
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2003.03.31-ig
- jogosítások: B737 F/O
- kötelező ellenőrzések: 2002.03.09.
- az összes repült ideje: 1472,51
- a típuson repült ideje: 1472,51
- az utolsó hét leterheltsége: m. idő: 36,09    Rep.idő 25,33    Pihenőnap:2

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 légi jármű érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett az eset idején. A tömeg és a tömegközponat az előírt határon belül volt. A repülőgép JET A-1 tüzelőanyaggal volt feltöltve.

- lajstromjele: HA-LER
- típusa: B737-500

- gyári száma: 24926
- gyártási éve: 1990
- összes repült ideje: 37656.7 óra
- összes leszállás száma: 15693

#### **1.7. Meteorológiai adatok:**

A meteorológiai adatok az eset szempontjából érdektelenek, ezért a részletes adatok mellőzve.

#### **1.8. Navigációs berendezések:**

Üzemképesek voltak

#### **1.9. Összeköttetés:**

A hajózőszemélyzet 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 volt

#### **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 voltak

**1.17. A szervek jellemzése:**

Nem indokolt

**1.18. Kiegészítő adatok:**

Nincsenek

**1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

Hagyományos módszer

**II.**

**ELEMZÉS**

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

1. A repülőgép visszagurulása után a forgalmi állóhelyen a MALÉV műszaki szolgálata az AMM 30 41 00/501 előírása alapján ellenőrizte az ablakfűtés működését, rendellenességet nem észleltek, így a rendszert üzemképesnek minősítették. Az elvégzett ellenőrzéseket a 0298045 számú Afl-en okmányolták
2. A repülőgép az eset előtt egy BUD-MXP-BUD járatot teljesített hiba nélkül.  
/0298044 sz. Afl/
3. A repülőgép-parancsnok jelentése szerint a járat megkezdése előtt a recall megnyomásakor az 1-es /bal/ hajtómű sugárfék tablója világított. Ezt a hibajelzést a műszaki szolgálat reset eljárással megszüntette.
4. A repülőgép-parancsnok elmondása szerint, amikor a kb. 70 csomós sebesség elérésekor bejelzett a Master Caution lámpa úgy gondolta, hogy a korábbi sugárfék hiba ismétlődött meg, ezért azonnal megszakította a felszállást. Rövid időn belül észlelték, hogy az MC lámpával egyidőben a bal oldali első ablak overheat jelzés is van.
5. Az esemény bekövetkezését megelőzően egy hónapra visszamenően ellenőrizve lettek a repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai. A meghibásodással kapcsolatban az okmányok hibabejegyzést nem tartalmaztak.
6. A kivizsgálás ideje alatt a jegyzőkönyv zárásáig a személyzetek az ablakfűtés rendszerrel kapcsolatban észrevételt nem tettek.

## 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. Az esemény okmányolása helyes volt, a vonatkozó előírások figyelembevételével történt.

**2. A légi jármű légi alkalmassága:**

A repülőgép érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.

**3. Az eset bekövetkezésének oka:**

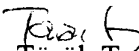
Az eset okát, miután az ablakfűtés rendszer működésében hibát nem észleltek egyértelműen nem lehet meghatározni.

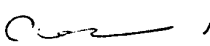
## IV.

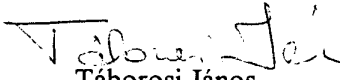
## BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A KSzB a szakmai vizsgálat alapján a meghibásodás jelzés véletlenszerű jellege miatt megelőző intézkedésre - az esemény anyagának hajózó személyzet előtti ismertetésén kívül - egyéb javaslatot nem tesz.

A szakmai vizsgálatot a KSzB a jelentés aláírásával lezártnak tekinti.

  
Török Tamás  
B737 safety kapitány

  
Gorelov Nyikoláj  
Műsz Ig. avionics mérnök

  
Táborosi János  
RB felügyelő, a kivizsgáló biz. elnöke

Budapest, 2002. szeptember 9.