

<b>MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLESBIZTONSÁGI OSZTÁLY</b>		<b>REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV</b>		<b>ESEMÉNY SZÁMA:</b> <b>135/02</b>	
<b>Hely:</b> <b>Budapest</b>		<b>Dátum: 2002.07.24.</b> <b>Idő: óra perc 08.00./LT/</b>		<b>Típus:</b> <b>B737-300</b>	
				<b>Gépjel:</b> <b>HA-LEX</b>	
Felszállás közben madárral ütköztek					
<b>Járatszám:</b> MA-564		<b>Útvonal:</b> BUD-ZRH		<b>mrj.</b> <input checked="" type="checkbox"/>	
		<b>különjárat</b>		<b>X</b> felszállás közben	
				<b>X</b> állóhelyen	
<b>Utás:</b> 26		<b>Óra</b>		<b>vízszintes repülés</b>	
<b>Késés</b>		<b>Perc</b>		<b>vontatás közben</b>	
<b>Mentesítő</b>		<b>típus</b>		<b>gurulás közben</b>	
<b>Járatlemondás</b> <input checked="" type="checkbox"/>		<b>gépjel</b>		<b>süllyedés</b>	
<b>Gépcsere</b>		<b>típus</b>		<b>leszállás közben</b>	
		<b>gépjel</b>		<b>Id. karb. során</b>	
		<b>típus</b>		<b>hátrátolás közben</b>	
<b>A repülőgép személyzete:</b>			<b>Esemény kategória:</b>		
Gépparancsnok:			<b>Madárral ütközés</b>		
Első tiszt:					
Légiutaskisérők:					
Egyéb hajózó:					
<b>Hajtómű</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Benyomódás</b>	<b>I. Hajózó személyzet hibája</b>		
<b>Sárkány</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Karcolás</b>	<b>II. Repülés Irányítás hibája</b>		
<b>Segédhajtómű tűzoltó rendszere</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Átszakadás</b>	<b>III. Szállító hibája</b>		
<b>Indító rendszer</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Törés</b>	<b>IV. Malév Műszaki szolgálat hibája</b>		
<b>Hidraulika rendszer</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Repedés</b>	<b>V. Egyéb Malév szolgálat. hibája</b>		
<b>Magassági rendszer</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Törzskeretek. száma</b>	<b>VI. Idegen vállalat hibája</b>		
<b>Tüzelőanyag rendszer</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Szárny</b>	<b>VII. Egyéb</b> <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>Jégtelenítő rendszer</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Vezérsíkok</b>	<b>Kárösszeg</b>		
<b>Futók</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Hajtómű. gondola</b>	<b>FDR</b> <input type="checkbox"/>		
<b>Vezérlés</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Légcsavarkúp</b>	<b>CVR</b> <input type="checkbox"/>		
<b>Elektromos</b>	<input type="checkbox"/>	<b>hossza mm</b>			
<b>Navigációs rendszerek</b>	<input type="checkbox"/>	<b>szélessége mm</b>			
<b>Műszer</b>	<input type="checkbox"/>	<b>mélysége mm</b>			
<b>Rádió</b>	<input type="checkbox"/>				
<b>Lokátor</b>	<input type="checkbox"/>				
<b>Meghibásodott / sérült egység:</b>			<b>Kivizsgáló / Bizottság:</b>		
Jobb hajtómű első fokozat 25, 27, 28, 29, 30 fan lapátok belépője			Táborosi János		
acustis panel			repülésbiztonsági felügyelő		
<b>1. Az esemény leírása:</b>					
2002.július 24-én a HA-LEX jelű, B737-300 típusú repülőgép a MA-564 számú BUD-ZRH menetrendszerű járat teljesítésére indult.					
A ferihegyi felszállás után – kb. 20 – 30 feet magasságon – a repülőgép egy madárral ütközött. Az ütközés után a jobb hajtómű felől erős bűgő hang hallatszott és a hajtómű vibrációja 3,5 egységre emelkedett. Az emelkedés közben a bűgős nem múlt el és a hajtómű teljesítményének változtatásakor a vibráció tovább emelkedett. A rendellenesség miatt az emelkedést megszakították, FL 100 magasságról visszafordultak és 18 perc repülés után rendben leszálltak Ferihegyen, a 31R futópályára.					

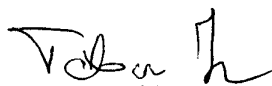
**2. A kivizsgálás:**

- 2.1. A forgalmi állóhelyen a MALÉV Műszaki szolgálat – a KB jelenlétében ellenőrizte a repülőgép jobb hajtóművét. Megállapítottuk, hogy a kompresszor fokozat 25, 27, 28, 29 és 29-es fan lapátok belépőéle a lapátvégeknél megsérült /kihajlott/. Megsérült ezen kívül a „mid acoustic” panel is. A nagynyomású kompresszor 3.,5.,9. fokozatán valamint a tüzelő térben boroszkopos ellenőrzést végeztek itt sérüléseket nem tapasztaltak.
- 2.2. A műszaki szolgálat a sérült lapátokat és a „mid acoustic” panelt lecserélte, megtisztították a szívótorkot, a kilépő állólapátokat valamint a CSD olajhűtőt. A hajtómű üzemképességét hajtómű járatással ellenőrizték.
- 2.3. Az elvégzett munkákat a 034687 és a 0304688 számú AFL-eken okmányolták és a repülőgépet üzemképesnek minősítették.
- 2.4. A hajtómű sérülésről tájékoztattuk a Boeing Field Service Airline Support Manegert.

**3. Megállapítások:**

- 3.1. A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy a madárral való ütközés véletlenszerű volt. A hajtóműben talált nyomok alapján a madár fajtáját nem lehet megállapítani. Erről a hajózőszemélyzet sem tudott érdemben nyilatkozni.
- 3.2. Az esemény kapcsán a hajózőszemélyzet helyesen járt el.
- 3.3. Figyelembe véve a ütközés következményeit az eseményt ”C” kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2002.október 4.



Táborosi János  
repülésbiztonsági felügyelő

<b><u>Mellékletek:</u></b>	Repülőgépparacsnoki jelentés	1 lap
	fotó másolat	4 lap
	AFL	5 lap
	Boeing jelentés	1 lap