

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA:161/02	
Hely: Palermo		Dátum: 2002.08.23.		Típus: B737-400	
		Idő: óra perc		Gépjel: HA-LEV	
A bal N ^o 4 ablak megrepedt.					
Járatszám: MA-1589		Útvonal: PMO-BUD		mrj. különjárat <input checked="" type="checkbox"/>	
Utás: 164		Késés Mentésítő Járatlemondás Gépcsere		2óra típus	
		30perc gépjel		hátratólás közben	
		30perc gépjel		hátratólás közben	
		30perc gépjel		hátratólás közben	
A repülőgép személyzete:			Esemény kategória:		
Gépparancsnok: Első tiszt: Légiutaskisérők: 4fő Egyéb hajózó: --			RENDELLENESSÉG /Műszaki meghibásodás /		
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		<input checked="" type="checkbox"/> Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű tűzoltó rendszere		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Repedés		<input checked="" type="checkbox"/> V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Törzskeretek. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		VII. Egyéb	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok			
Futók		Hajtómű. gondola			
Vezérlés		Ablak		<input checked="" type="checkbox"/>	
Elektromos		hossza mm		Kárösszeg	
Navigációs rendszerek		szélessége mm		FDR	
Műszer		mélysége mm		CVR	
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott / sértült egység:			Kivizsgáló / Bizottság:		
Baloldali N ^o 4 ablak			Köleséri Imre repülésbiztonsági felügyelő		
1. Az esemény leírása:					
2002.08.23-án a HA-LEV jelű, B737-400 típusú repülőgép a MA-1588 számú BUD-PMO különjáratot teljesítette.					
Palermóból a személyzet jelentette, hogy a bal pilóta N ^o 4 felső kisablaka pókhálósan repedezett. A helyi műszaki szolgálat az előírások figyelembevételére alapján a repülőgépet továbbrepülésre alkalmatlannak minősítette. A helyi szolgálatnak nem volt kisablaka, ezért az Alitalia belföldi járata vitt ablakot Rómából Palermóba. Az ablakcsere és a személyzet pihenő idejének lejárta után a repülőgép utasokkal 13 óra 20 perc késéssel rendben megérkezett Budapestre.					

2. Kivizsgálás:

2.1. A palermói leszállás után a személyzet a tranzit ellenőrzés során észrevette, hogy a baloldali N⁰4 számú fűthető kisablak pókhálószerűen berepedezett. Az esetet jelentették az OCC-nek és a további teendőkre intézkedést kértek. A KIK /Karbantartás Irányítási Központ / vezető tervezője felvette a kapcsolatot a repülőgép kapitányával és faxon elküldte az ablak sérülésre vonatkozó Maintenance Manul előírásokat. A helyi szolgálat ez alapján megvizsgálta a sérült ablakot, megállapította, hogy a teherviselő réteg is sérült, emiatt a repülőgépet repülésre alkalmatlannak minősítették. Az ablak sérülést a személyzet a 0303754 számú AFL-en okmányolta.

2.2. Az ablak cseréjével kapcsolatban az alábbi döntés született:

- Megrendelték az Air One fővállalkozásban a Panair segítségével az ablakcserét.
- Csere ablak a helyszínen nem volt, ezért az Air One küldött Rómából Palermóba ablakot az Alitalia belföldi járatával.
- Ablaktömítést követően nagysebességű fólia alkalmazását.

2.3.A Panair szolgálata az ablak cserét végrehajtotta és rendben okmányolta az AFL-en, valamint a LEV 08/02 számú Work Order-en, továbbá „Certificate”-t állított ki.

2.4. A meghibásodott ablakra vonatkozó adatok:

Pozíció: N⁰ 4 WINDOW L/H
Típusa P/N: 5-89357-33
Gyári száma S/N: 94227H2061
Összes üzemideje: 30828 óra
Eng.üzemidő: nincs korlátozva

2.5. A sérült ablakot 2002.09.02-án javításba küldték a NORDAM TRANSPARENCY EUROPE LTD.-hez.

2.6. A hajózszemélyzet szóbeli elmondása alapján a palermói süllyedés közben egy halk durranást hallottak, de az ablak sérülést akkor nem vették észre, mert az egyrészt kiesik a látómezőből, másrészt napellenző van előtte. Az ablakfűtés rendszer működésével kapcsolatban észrevételt nem tettek. A sérülést kívülről a repülőgép külső átvizsgálásakor vették észre.

2.7. Az ablakrepedés kapcsán három hónapra visszamenően a repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai a meghibásodással kapcsolatba hozható bejegyzést nem tartalmaztak.

2.8. Két évre visszamenően a repülőesemény nyilvántartás alapján a B-737 típuson két esetben fordult elő, hogy a N⁰4-es pozícióban lévő ablak meghibásodása okozott eseményt.

3. Megállapítások:

- 3.1. A kivizsgálás alapján megállapítható, hogy a bal N⁰ 4-es pilóta ablak meghibásodása, repedése véletlenszerű, az üzemeltetés velejárójának tekinthető.
- 3.2. Az ablak meghibásodása véletlenszerű, megelőzésre nincs lehetőség, emiatt megelőző, vagy egyéb intézkedések megtételére nincs szükség.
- 3.3. Az ablakrepedéssel kapcsolatban a jelentések és a tett intézkedések tekintetében a szolgálatok helyesen jártak el.
- 3.4. Az ablakrepedést „E” kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2002. október 02.



Köleséri Imre
Repülésbiztonsági felügyelő

<u>Mellékletek:</u>	Foto a sérült ablakról	1lap
	Hibalap /AFL/ 0303754	1 lap
	Ablakcsere megrendelése	1lap
	Work Order	1lap
	Certificate	1lap