

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 182/02	
Hely: Párizs		Dátum: 2002.09.15.		Típus: B737-400	
Idő:				Gépjel: HA-LEZ	
A repülőgép külső áramforrás csatlakozója megsérült.					
Járatszám: MA-555		Útvonal: CDG-BUD		mrj. <input checked="" type="checkbox"/>	
		különjárat		felszállás közben <input checked="" type="checkbox"/>	
Útas: 115		Késés <input checked="" type="checkbox"/>		állóhelyen <input checked="" type="checkbox"/>	
		Óra		emelkedés	
Mentesítő		71perc		vízszintes repülés	
Járatlemondás		típus		süllyedés	
Gépcseré		gépjel		vontatás közben	
		típus		leszállás közben	
		gépjel		Id. karb. során	
				hátratólás közben	
A repülőgép személyzete: Géparancsnok: Első tiszt: Légiutaskisérők: 4fő Egyéb hajózó:			Esemény kategória:  <b>RENDELLENESÉG</b> /Földi sérülés /		
Hajtómű		Benyomódás		<input checked="" type="checkbox"/>	
Sárkány		Karcolás		<input type="checkbox"/>	
Segédhajtómű tüzoltó rendszere		Átszakadás		<input type="checkbox"/>	
Indító rendszer		Törés		<input type="checkbox"/>	
Hidraulika rendszer		Repedés		<input type="checkbox"/>	
Magassági rendszer		Törzskeretek száma		<input type="checkbox"/>	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		<input type="checkbox"/>	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok		<input type="checkbox"/>	
Futók		Hajtómű, gondola		<input type="checkbox"/>	
Vezérlés		Légcsavarkúp		<input type="checkbox"/>	
Elektromos		hossza mm		<input type="checkbox"/>	
Navigációs rendszerek		szélessége mm		<input type="checkbox"/>	
Műszer		mélysége mm		<input type="checkbox"/>	
Rádió				<input type="checkbox"/>	
Lokátor				<input type="checkbox"/>	
Meghibásodott / sérült egység:  A külső csatlakozó érintkezői és a törzsborítás.			Kivizsgáló / Bizottság:  Köleséri Imre Repülésbiztonsági felttyelző		
<p><b>1. Az esemény leírása:</b></p> <p>2002.09.15-én a HA-LEZ jelű, B737-400 típusú repülőgép a MA-555 számú CDG-BUD menetrendszerű járat teljesítésére készült.</p> <p>Párizsban a repülőgép ajtó zárása után az AIR FRANCE szolgálata elhúzta az utas hidat és vele együtt a még felcsatlakoztatott külső áramforrás elektromos kábelét. Az elektromos kábel megfeszült és emiatt elgörbültek a repülőgép külső áramforrás csatlakozójának érintkezői. A repülőgép csatlakozója alatt a törzsen is keletkezett egy kisebb sérülés.</p> <p>A KLM szerelője megvizsgálta a repülőgépet és hazarepülésre alkalmasnak minősítette.</p> <p>A személyzet a visszaúti járatot 3 óra 15 perc késéssel rendben teljesítette</p>					

## 2. Kivizsgálás:

- 2.1. Az eset után a személyzet a külső csatlakozó hibát a 0303574 számú AFL-en okmányolta, a csatlakozó alatti törzssérülést pedig a KLM szolgálata. A KLM műszaki szolgálat (szerződéses) a csatlakozó hibára a MEL 24-11 tétele alapján az 0107551-1 számú DIR-t állította ki, külső áramforrás használata nélkül. Továbbá ellenőrizték a sérülést az SRM 53-00-01 előírás 104 oldala alapján. A sérülés repedésmentes és a tűrésen belül volt. A sérülésre kiállították a 0107551-2 számú DIR-t a budapesti érkezés utáni ellenőrzésre. A sérülés bekövetkezéséért a felelősséget az Air France szolgálata írásban elismerte.
- 2.2. A repülőgép Budapestre érkezése után a műszaki szolgálat kicserélte a külső áramforrás elgörbült érintkezőit és a 0107551-1 számú DIR-t lezárta. A sérülés ellenőrzésekor megállapították, hogy a mértéke alapján **(42mm hosszú, 31mm széles és 0.9mm mély) javítás nélkül tovább üzemeltethető**, de mivel az **SRM 53-00-01 előírás III része** alapján benyomódás nem engedhető meg 10 inch-en belül bármely kiváltásnál. Az előírás miatt a **16/09/2002** számú műszaki **Döntéskérő** lapon kérték a Mérnökszolgálat állásfoglalását. A Mérnökszolgálat első döntése szerint, tekintettel sérülés kis mértékére, a Döntéskérőre kiállították a 040 számú Ellenőrzési Munkalapot, mely alapján a repülőgép tovább üzemeltethető bázis repülőtéren történő minden út előtti **ellenőrzéssel** a következő „C” check-ig. A Mérnökszolgálat ismét megvizsgálta a sérülést és az előírásokat, és kiadta a 02ST0132 Job Order-t a sérülés javítására és az Ellenőrzési Munkalap bevonására.
- 2.3. A kivizsgálás ideje alatt hasonló eset következett be 2002.10.08-án szintén Párizsban a HA-LES jelű repülőgéppel. Az éjszakázó repülőgépen a KLM műszaki szolgálata DY check-et hajtott végre. A check után az Air France szolgálata megint úgy húzta el az utas hidat a repülőgéptől, hogy nem volt lecsatlakoztatva a külső áramforrás a repülőgépről. Emiatt megsérült a repülőgépi külső áramforrás csatlakozója ( az érintkezők elgörbültek) és kismértékben a csatlakozó záró ajtaja. A repülőgéphez érkező személyzetet a KLM tájékoztatta a sérülésről, melyet az AFL-ben okmányolt. DIR kiállítása után a repülőgép rendben teljesítette a visszaúti járatot.
- 2.4. A repülőgép hazaérkezése után a műszaki szolgálat kicserélte a csatlakozó elgörbült érintkezőit és az ajtó sérülést kijavította.
- 2.5. A két eset miatt az MRI a 340/005/2002. számú levélben a Forgalmi Igazgató útján felkérte a Station Support Vezető urat az esetekkel kapcsolatos vizsgálat lefolytatására és a helyi szolgálat figyelmének a felhívására a hasonló esetek bekövetkezésének megakadályozására.  
A Forgalmi Igazgatóság 320/041/2002. számú válaszelevele alapján a Malév Rt. párizsi állomásvezetője felvette a kapcsolatot az Air France kiszolgáló

részlegének vezetőjével és levélben kért tájékoztatást arról, hogy milyen intézkedéseket fogyanatosítanak a jövőben a hasonló esetek elkerülése érdekében.


A kivizsgálás zárásáig a válaszlevél még nem érkezett meg.

**3. Megállapítások:**

3.1. A kivizsgálás alapján megállapítható, hogy a repülőgépek külső áramforrás csatlakozójának és környezetének sérülése az Air France földi szolgálat figyelmetlen munkavégzése miatt következtek be. A sérülések bekövetkezésének a felelősségét az Air France szolgálat elismerte.

3.2. A földi sérülést „E” kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2002. október 29.

  
Köleséri Imre  
repülésbiztonsági felügyelő