

**MALÉV EXPRESS Kft.
Balesetkivizsgálói Szervezete**

**KIVIZGÁLÓ SZAKBIZOTTSÁGÁNAK
EGYSZERŰSÍTETT ZÁRÓJELENTÉSE AZ**

**MX06/2002. számú
ESEMÉNYRŐL**

I.

A REPÜLÉSI FELADAT ISMERTETÉSE

A repülési tevékenység fajtája:

- kereskedelmi

A repülés célja:

- menetrendszerű

A feladat meghatározása:

- A Prága – Budapest útvonalon a MA825 járat teljesítése.

Az esemény kategóriája:

- rendellenesség – madárral ütközés

II.

A SZAKMAI VIZSGÁLAT ADATAI

A rendkívüli repülőesemény szakmai vizsgálatát a PoLéBiSz üzemben tartói hatáskörbe utalta.

Az esemény kivizsgálására kijelölt egyszerűsített szakbizottság (továbbiakban: KSzB):

Turcsányi Olivér MRB vezető, a KSzB vezetője

A kivizsgálás menete:

1. A KSzB képviselője átvizsgálta a repülőgépparanőcsnok jelentéseit és a repülőgép műszaki okmányait.
2. A KSzB a tények ismeretében elemezte és értékelte az esemény lefolyását, majd javaslatot tett hasonló esetek megelőzése érdekében.

III.

A TÉNYÁLLÁS ISMERTETÉSE

1. 2002 szeptember 29-én a HA-LNA lajstromjelű, CRJ-200 típusú repülőgép a MA825 járatát teljesítette a PRG-BUD útvonalon. A budapesti megközelítés során, kb. 3000 feet magasságban és 220 KTS sebességgel haladt, amikor a hajózó személyzet azt észlelte, hogy a jobb oldali pilótakabin-ablak alatt madár csapódott a borításnak. Az eset a légijármű irányítására kihatással nem volt és a járat teljesítése rendben megtörtént.
2. A leszállás után a repülőgép parancsnoka az esetet a repülőgép 1722 sz. AFL lapján okmányolta. A karbantartó személyzet a MM 05-51-25-210-801 alapján ellenőrizte a repülőgépet, s mivel túrésen kívüli sérülést nem észlelt, a repülőgépet üzemképesnek minősítette.
3. Egyéb adatok a vizsgálat szempontjából érdektelenek.

IV.

SZAKMAI VIZSGÁLAT

1. A kivizsgálás során megállapítást nyert, hogy a hajózó és a karbantartó állomány tevékenysége az előírásoknak megfelelt.
2. Mivel Malév Rt. Vezérigazgatója külön jelentést kért az eset jelentési körülményeiről, a KSZB kiemelten vizsgálta a hajózó személyzetnek a jelentési kötelezettséggel kapcsolatos tevékenységét. Ennek során megállapítást nyert:
 - A repülőgép parancsnoka az észlelteket a 1722 sz. AFL lapon az előírásoknak megfelelően okmányolta,
 - A Operation Manual 8.1.12.3.8. pontjának megfelelően kísérletet tett a „Madárral ütközés” nyomtatvány kitöltésére, de ilyen nyomtatvány a Malév Rt. szolgálatvezénylőjénél nem volt. Helyette az általánosan elterjedt „Repülőgépparancsnoki Jelentés” című, a repülőesemények jelentésére használt nyomtatványt töltötte ki. A nyomtatványt – továbbítás céljából - a szolgálatvezetőnél hagyta.

V.

KÖVETKEZTETÉSEK

A KSZB az eset vizsgálat kapcsán a következőket állapította meg:

1. A madárral ütközés a repülőgépben, annak légiüzemeltetésére kihatással járó sérülést nem eredményezett.

2. A hajózó személyzet az esetről szakmailag megfelelő módon tájékoztatta a karbantartó személyzetet.
3. A repülőesemények jelentési rendjével kapcsolatban megállapítható, hogy a repülőgép parancsnoka kísérletet tett a megfelelő nyomtatvány kitöltésére, de az nem állt rendelkezésre. A helyette kitöltött lapot a szolgálatvezetőnél hagyta és ez a lap – ahogy a történet mutatja – nem jutott el sem a Malév Express Kft. Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezetőjéhez, sem a Malév Rt. repülésbiztonsági ügyeleteséhez. A Társaság Repülésbiztonsági Szabályzata és az Üzemeltetési Kézikönyve szerint a repülőeseményeket – ide csatolva a madárral ütközést is – a hajózószemélyzet az Ügyeletes Forgalmi Igazgató felé köteles jelenteni. A további értesítések elvégzése már az ÜFI kötelessége. Jelen esetben az ÜFI értesítése elmaradt, így az eset kezelése - mint repülésbiztonsági folyamat - nem kezdődött meg. Amennyiben az ÜFI értesítése megtörténik, az ügyeletben lévő repülésbiztonsági szakember nagy valószínűséggel megfelelő nyomtatványt tud a repülőgép parancsnok rendelkezésére bocsátani vagy a kitöltött „Repülőgépparancsnoki Jelentés” alapján a megfelelő intézkedéseket megtenni.
4. A Társaság Üzemeltetési Kézikönyve – mely első változatát a Malév Rt. bocsátotta a Malév Express Kft. rendelkezésére – szabályozza ugyan a madárral ütközés jelentési rendjét, de nem tartalmazza a kitöltendő nyomtatvány mintáját. Ugyancsak ez állapítható meg a „Repülőgépparancsnoki Jelentés” nyomtatványról és annak leadási rendjéről. A nem teljes szabályozottság félreértésekre adhat okot.

VI.

JAVASLATOK

A KSzB javasolja:

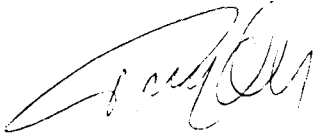
1. A Társaság Repülési Igazgatója és Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezetője az Üzemeltetési Kézikönyv jelenlegi módosítása során vegye figyelembe, hogy a repülésbiztonsági jelentésekre szolgáló nyomtatványok mintája a kézikönyvben nincsenek bedolgozva.
2. A Malév Rt. Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatója tegyen intézkedéseket annak biztosítására, hogy a Malév Express Kft. által teljesített járatokra a szükséges nyomtatványok felkerüljenek, vagy a szolgálatvezetőnél rendelkezésre álljanak.
3. A Társaság Repülési Igazgatója hívja fel a hajózó állomány figyelmét a repülőesemények körébe tartozó esetek jelentési rendjének pontos betartására, különös tekintettel az Ügyeletes Forgalmi Igazgató felé történő első jelzés megadására (időközben megtörtént, lásd az 1/2002.sz. Ügyvezető Igazgató Utasítást).

VII.

ZÁRADÉK

A szakmai vizsgálatot a KSzB a jelentés aláírásával lezártnak tekinti.

Budapest, 2002 november „ 11 „



Turcsányi Olivér
MRB vezető, a KSzB vezetője

IRATJEGYZÉK

Jelentés 5 oldal

Iratjegyzék 1 oldal

Függelékek:

- | | | |
|----|--|-------|
| 1. | MX06/2002 Esemény Bejelentő Lap | 1 lap |
| 2. | „Repülőgépparancsnoki Jelentés” | 2 lap |
| 3. | 1722.sz. AFL | 1 lap |
| 4. | Malév Express Kft. Üzemeltetési Utasítás | 2 lap |
| 5. | Malév Rt. Üzemeltetési Utasítás | 2 lap |

ESEMÉNY BEJELENTŐ LAP



Malév Express Kft., 1185 Budapest, Nagybecskerek u. 30.
 Tel: (36-1) 235-3606
 Fax: (36-1) 235-3705

Esemény száma
 MX06/02

Esemény dátuma 2002.09.29.	Esemény időpontja (LT) 17:48 p.	Esemény helye BUD LNA
Értesítés vételének dátuma 2002.09.30.	Értesítés vételének időpontja (LT) 17:30 p.	Esemény besorolása Madárral ütközés
Légijármű típusa CRJ-200	Légijármű lajstromjele HA-LNA	Értesítő személye Repülőgépparancsnoki felelős
		Egyebek
		A repülési feladat jellege Utas szállítás
		Járatszám HA-825 PRG-BUD

A légijárműn tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)*

Feladat	Név	Sérülés jellege
Légijármű parancsnoka	Karacsanyi Gábor	Nem volt
Másodpilóta	Korom Attila	
Egyéb hajózó személy	-	
Légiutas kísérő	2 fő	
Légiutas kísérő	-	
Egyéb személyzeti tag	-	

Szállított személyek (utasok) száma*	48 fő	Szállított áru jellege	
Személyi sérülés történt:	igen <input type="checkbox"/> nem <input checked="" type="checkbox"/>	Veszélyes:	igen <input type="checkbox"/> nem <input checked="" type="checkbox"/>

(karikázza be a megfelelő választ)

Esemény leírása
 A budapesti meghőrelési során, 3000' magasságban, a repülőgép jobb oldala ablak alatti bombája, madárral ütközött. Az ütközés a fedélzeti rendszerek működésében rendellenességet nem okozott.

Tett intézkedések
 A műszaki halgató a gépet átvizsgálta.

Értesített személyek és szervezetek	dátum	Időpont (LT)	Értesítés módja (tel., fax)
Polgári vizsgáló szervezet	2002.09.30	19:45.	Fax.
Katasztrófa elhárítás, mentők, rendőrség			
Ügyvezető Igazgató			
Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezető			
Repülési Igazgató			
Műszaki vezető			
Biztosító			
Jogi képviselő			
Egyéb szervezet vagy személy			

Az esemény bejelentést végző személy neve Náfrádi Zoltán aláírása

BIRD STRIKE esetről.

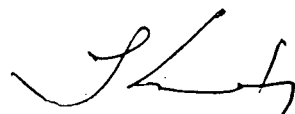
A rendszeren a fedélzeten található "BIRD STRIKE" reporting form hiányában a személyzet - vezénylő diszpécser től kértem egy példányt az út után. Ő sem tudott adni, de megjegyezte, hogy a "REPÜLŐGÉPPARANCSNOKI JELENTÉS" repülő eseményekről, rendellenességekről - forma nyújtásuknak elegendő szokott lenni erre a célra.

Ezt kitöltöttem és nulla hagytam továbbítva céljából.

Az itt mellékelte (utólag gyűjtött adatokból) egy példányt az akkor leadott "REPÜLŐGÉPPARANCSNOKI JELENTÉS" repülőeseményekről, rendellenességekről - adatállítottnak össze.

Az AFL hibajelentés rovatát leszállás után töltöttem ki a "BIRD STRIKE" -ról és a műszaki szövegben is értesítettem.

BP. 2002. OKT. 31.



KARÁCSONYI GÁBOR

U 001722

MA- 825 From PRG To BUD HA- LNA Type CRJ Date: 29 SEP 00

During the first 60 minute portion of this flight (which is to be considered as the Verification Flight) there was no fault in the system(s) that would be the reason for this Verification Flight referred to on the previous Aircraft Flight Log.

Captain's sign's: _____ Was ETOPS flight? YES YES, but with ETOPS event (NO)

OUT of gate (off block) Take OFF ON runway (taxiing) IN gate (on-block) Flight (airborne) time prior to flight / corrected

UTC 1704 UTC UTC UTC This flight ("ON" - "OFF") Total after this flight

Engine Cycle at APU time Attached documents Landings Prior to flight After this flight

Engine	start	stop	TO	At nominal	TU	nom	TIC	TW Rev	Cycles	start	stop	Vibration Report Sheet No.	Landings
1	1			16	1		1						13
2	1			16	1		1						13
3													

Cycles total from indicator Time total from indicator Time at this flight

ATO Weight 208 Departure fuel 22 Arrival fuel 12

Captain's name (signature) G. KARACSONYI No. 0073 The aircraft is taken over by: MAJFU

No. of defects (defect status) 1 Signature: _____

No.	Check	Defect entered	Corrective action taken	Sign	Lic No.
1	OK	BIRD STRIKE ON THE RIGHT SIDE OF THE NOSE.	PERFORMED BIRD STRIKE INSPECTION I.A.W. (RIL) LIAISON AREA 7.5 NB 001	MAJFU	802
2	OK	BIRING LOOKAHEAD ROUND R/H ENGINE CHIP TEREK LIGHT ON DEFLECTION PANEL ILLUMINATED	PERFORMED VISUAL INSPECTION OF R/H ENGINE (L. PANEL) CHIP DETECTED I.A.W. ATM. TRAC 79-21-13-20-203, PERFORMED MONITORING ON 2 LEGS CHECKED	MAJFU	802

No.	Denomination	Part No. OFF	Serial No. OFF	Part No. ON	Serial No. ON	ETOP
						Yes
						Yes
						Yes
						Yes

Check(s) and non-scheduled work(s) completed: _____ Signature / Licence No. / Time: _____

Certificate of Release to Service: I certify that the work specified above and left except as otherwise specified was carried out in accordance with the JAR-145 and in respect to that work the aircraft/component is considered ready for release to service.

Hydraulic fluid uplift	L	II	III	Litre	U.S. quart	On-ground APU time	Ground De-icing / Anti-icing	Maint. Fuel	00 kg	Invoice/Receipt No.
Oil	1	2	3	APU	Litre	1. h min min 2. h min min	Started 1 h h min min Fluid Type Fluid Rate	Fuel Uplift	13	Invoice/Receipt No. 5475
Remaining					U.S. quart	3. h min min 4. h min min	Fluid Type Fluid Rate	Total Fuel	31	2-9-93
Uplift					%	Reason the Flyway Kit was opened	Started 2 h h min min Fluid Type Fluid Rate	Adjustment		Signature: _____
Signature								Departure	00 kg	Signature: _____

Pre-flight inspection completed. The aircraft is fit for the intended flight. (See JAR-OPS 1.210)

ETOPS YBS for min not for min only after successful Verification Flight Reason: _____ ETOPS maintenance not required

Signature: _____ Licence No. 864 20 3 1 29 5 E F 20 3 3 29 5 K

Azonosító Ref. No.:	Eljárás címe: ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK Procedure: OPERATING PROCEDURES		
FOM-A8.1.	Kiadás/Issue: 01	Dátum/Date: 01 APR 2002	Oldal/Page: 8.1.90.

8.1.12.3.7. Jelentés villámcsapásról, elektrosztatikus kisülésről

Rendeltetése

A repülőgépet az útvonalon ért időjárási jelenség esetleges káros következményeinek felderítése és felszámolása a sárkányon, illetve a műszerekben.

Kezelése

A nyomtatványt a Malév Rt. Navigációs Iroda biztosítja a tartalék okmányok borítójában a fedélzeti könyvtárban való elhelyezésével.

A repülőgép parancsnok felelőssége a jelentés kitöltése, amely a repülési okmánygyűjtő borítékban kerül leadásra a személyzetvezénylő tiszténél, aki intézkedik az RBSZ-hez való eljuttatásáról.

8.1.12.3.8. Madárral való ütközés jelentésének a formanyomtatványa

Rendeltetése

Információ szolgáltatása a madárral történt ütközés nyomán a repülőgépben keletkezett károk felderítéséhez, valamint az ütközés helyének és időpontjának behatárolásával az ismétlődések megelőzéséhez.

Kezelése

A nyomtatványt a Malév Rt. Navigációs Iroda biztosítja a tartalék okmányok borítójában a fedélzeti könyvtárban való elhelyezésével. A repülőgép parancsnok felelőssége a jelentés kitöltése, amely a repülési okmánygyűjtő borítékban kerül leadásra a személyzetvezénylő tiszténél, aki intézkedik az LRI Repülés Bejelentési Szolgálatához való eljuttatásáról.

8.1.12.3.9. Repülőgép fedélzeti napló / Halasztott Tétel Jelentő Okmányrendszer

Lásd a a fentiekben

8.1.12.3.10. Hajtómű diagnosztikai lap

Rendeltetése

Adatszolgáltatás a hajtóművek számítógépes diagnosztikájához (Instrument Reading).

8.1.12.3.7. Report on lightning strike and static discharge

Its purpose

To ensure the recognition and corrective action be made for possible adverse consequences on airframe and onboard instruments of environmental phenomenon occurred en-route.

Handling

An empty form is placed by MALÉV Rt. Navigation Office into spare document folder in the onboard library.

Pilot-in-command is responsible to file the report and it shall be passed in flight documentation folder to crew planning dispatcher on duty who ensures to send it to Flight Safety Service..

8.1.12.3.8. Bird Strike Reporting Form

Its purpose

To provide information for detection of damages to aircraft following a bird strike and for prevention of future reoccurrence by fixing the time and place of the occurrence.

Handling

An empty form is placed by MALÉV Rt. Navigation Office into spare document folder in the onboard library. Pilot-in-command is responsible to file the report and it shall be passed in flight documentation folder to crew planning dispatcher on duty who ensures to send it to Airport Reporting Office of Aeronautical and Airport Administration.

8.1.12.3.9. Airplane Flight Log / Differed Item Reporting Document system

See on the previous items

8.1.12.3.10. Engine diagnostics datacard

Its purpose

To fed data for computer assisted engine diagnostics (Instrument Reading)

Azonosító Ref. No.:	Eljárás címe: BALESETEK ÉS ESEMÉNYEK KEZELÉSE Procedure: HANDLING OF ACCIDENTS AND OCCURENCES		
FOM-A11	Kiadás/Issue: 01	Dátum/Date: 01 APR 2002	Oldal/Page: 11.19

A helyszín változatlan állapotának, az egyes kezelőszerveknek és kapcsolóknak – amelyek helyzetének megváltoztatása a gép üzemeltetése vagy biztonsági szempontból nem indokolt – az esemény időpontjában elfoglalt helyzetének fenntartása, amíg a kivizsgáló bizottság a helyszínre nem érkezik.

REP. PAR. A repülőgép parancsnok feladatai Ferihegyen bekövetkezett repülőesemény és rendellenesség esetén

A repülőesemény és rendellenesség haladéktalan bejelentése az ÜFI-nek. Az esemény vagy rendellenesség körülményeit Repülőgép parancsnoki Jelentésben rögzíti. *12. számú melléklet* *Wanyzik*

REP. PAR. A repülőgép parancsnok feladatai külföldön bekövetkezett rendkívüli repülőesemény és rendellenesség esetén

Repülés, földi kiszolgálás vagy indulás előkészítése közben észlelt hibajelenség esetén az RVK szerint jár el és a minimális követelmények alapján dönt a járat tovább folytatásáról.

Ha a repülés az előírások alapján nem folytatható, akkor haladéktalanul jelenti (rádió, telefonon, telefonon, telefaxon) az eseményt és rendellenességet Budapestre az ÜFI-nek és intézkedést kér a további teendőkre.

Repülőesemény bekövetkezésekor biztosítja a helyszín változatlan állapotát mindaddig, amíg más utasítást nem kap.

Az esemény vagy rendellenesség körülményeit a Repülőgépparancsnoki Jelentésben 12. számú melléklet / részletesen rögzíti és Budapestre érkezése után haladéktalanul eljuttatja az MR/RBSz-nek, illetve leadja a szolgálatvezetőnek.

To keep the scene in unchanged conditions, to keep the control levers and switches, of which positions are not required to be changed, in the position taken at the moment the occurrence happened, until the investigation committee arrive at scene.

Aircraft Commander. The flight commander's duties in case of occurrence or irregularity taken place at Ferihegy.

To notify the Duty Operation Manger of the occurrence or irregularity immediately. Commander reports the circumstances of the occurrence or irregularity in a written Flight Commander Report (*Supplement No.2*).

Aircraft Commander. The flight commander duties in case of serious occurrence or irregularity taken place abroad.

In case of malfunction observed during flight, ground service or preparing of flight, commander proceeds according to Flight Operations Manual and - taking in account the minimal requirements - makes decision, if the flight may be continued.

If the flight can not be continued in accordance with requirements, commander immediately informs the Duty Operation Manager in Budapest (radio communication, telex, fax, or phone) about the occurrence or irregularity and asks for arrangement for further measures.

If an occurrence happens commander provides the scene in unchanged conditions until he/she gets other instructions.

Commander reports down the circumstances of the occurrence or irregularity in written Flight Commander Report (*Supplement No.2*) and following his arrival at Budapest, commander immediately forwards it to the Flight Safety Service and to the duty head of flight crew services.

Azonosító Ref. No.:	Eljárás címe: REPÜLÉS ELŐKÉSZÍTÉSI ELJÁRÁSOK		
	Procedure: FLIGHT PREPARATION INSTRUCTIONS		
FOM-A8.1	Kiadás/ Issue: 03	Dátum/Date: 30 JUN 2002	Oldal/Page: 8.1.117.

8.1.12.3.7. Bird Strike Reporting Form

1) Rendeltetése

Információ szolgáltatása a madárral történt ütközés nyomán a repülőgépben keletkezett károk felderítéséhez, valamint az ütközés helyének és időpontjának behatárolásával az ismétlődések megelőzéséhez.

2) Kezelése

A nyomtatványt a ~~Documentációs Iroda és a Navigációs Iroda~~ biztosítja a tartalék okmányok borítójában a navigációs útvonaltáskában, illetve a fedélzeti könyvtárban való elhelyezésével. A repülőgép parancsnok felelőssége a jelentés kitöltése, amely a repülési okmánygyűjtő borítékban kerül leadásra a személyzetvezénylő tiszténél, aki ~~intézkedik a Hungaro Control~~ való eljuttatásáról.

8.1.12.3.8. Repülőgép fedélzeti napló / Halasztott Tétel Jelentő Okmányrendszer

lásd FOM 8.1.11.

8.1.12.3.9. Hajtómű diagnosztikai lap (B737)

1) Rendeltetése

Adatszolgáltatás a hajtóművek számítógépes diagnosztikájához (INSTRUMENT READING).

2) Kitöltése

Az adatlapokat karakterhelyesen kell kitölteni a következők szerint:

a hajózó személyzeteknek minden felszállást követően, állandósult repülési körülmények között és bizonyos feltételek teljesülése után kell a repülésközbenei adatgyűjtést végrehajtani:

8.1.12.3.7. Bird Strike Reporting Form

1) Its purpose

To provide information for detection of damages to aircraft following a bird strike and for prevention of future reoccurrences by fixing the time and place of the occurrence.

2) Handling

An empty form is placed by Navigation Office and Documentation Office into spare document folder in navigation bag and in the onboard library. Pilot-in-command is responsible to file the report and it shall be passed in flight documentation folder to crew planning dispatcher on duty who ensures to send it to Hungaro Control

8.1.12.3.8. Aircraft Flight Log / Differed Item Reporting Document system

see FOM 8.1.11.

8.1.12.3.9. Engine diagnostics datacard (B737)

1) Its purpose

To feed data for computer assisted engine diagnostics (INSTRUMENT READING)

2) Filing

Datacard shall be filed characterwise according to the followings:

flight crew shall make data gathering following any take-off when steady flight conditions are established and after certain provisions are met:

Azonosító Ref. No.:	Eljárás címe: REPÜLÉS ELŐKÉSZÍTÉSI ELJÁRÁSOK		
	Procedure: FLIGHT PREPARATION INSTRUCTIONS		
FOM-A8.1	Kiadás/ Issue: 03	Dátum/Date: 30 JUN 2002	Oldal/Page: 8.1.117.

8.1.12.3.7. Bird Strike Reporting Form
1) Rendeltetése

Információ szolgáltatása a madárral történt ütközés nyomán a repülőgépben keletkezett károk felderítéséhez, valamint az ütközés helyének és időpontjának behatárolásával az ismétlődések megelőzéséhez.

2) Kezelése

A nyomtatványt a Dokumentációs Iroda és a Navigációs Iroda biztosítja a tartalék okmányok borítójában a navigációs útvonal táskában, illetve a fedélzeti könyvtárban való elhelyezésével. A repülőgép parancsnok felelőssége a jelentés kitöltése, amely a repülési okmánygyűjtő borítékban kerül leadásra a személyzetvezénylő tiszténél, aki intézkedik a Hungaro Control való eljuttatásáról.

8.1.12.3.8. Repülőgép fedélzeti napló / Halasztott Tétel Jelentő Okmányrendszer

lásd FOM 8.1.11.

8.1.12.3.9. Hajtómű diagnosztikai lap (B737)
1) Rendeltetése

Adatszolgáltatás a hajtóművek számítógépes diagnosztikájához (INSTRUMENT READING).

2) Kitöltése

Az adatlapokat karakterhelyesen kell kitölteni a következők szerint:

a hajózó személyzeteknek minden felszállást követően, állandósult repülési körülmények között és bizonyos feltételek teljesülése után kell a repülésközbéli adatgyűjtést végrehajtani:

8.1.12.3.7. Bird Strike Reporting Form
1) Its purpose

To provide information for detection of damages to aircraft following a bird strike and for prevention of future reoccurrences by fixing the time and place of the occurrence.

2) Handling

An empty form is placed by Navigation Office and Documentation Office into spare document folder in navigation bag and in the onboard library. Pilot-in-command is responsible to file the report and it shall be passed in flight documentation folder to crew planning dispatcher on duty who ensures to send it to Hungaro Control

8.1.12.3.8. Aircraft Flight Log / Differed Item Reporting Document system

see FOM 8.1.11.

8.1.12.3.9. Engine diagnostics datacard (B737)
1) Its purpose

To feed data for computer assisted engine diagnostics (INSTRUMENT READING)

2) Filing

Datacard shall be filed characterwise according to the followings:

flight crew shall make data gathering following any take-off when steady flight conditions are established and after certain provisions are met: