

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLESBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA:233/02	
Hely: Dublin		Dátum: 2002. 11. 09.		Típus: B737-500	
		Idő:8 óra 11 perc /GMT/		Gépjel: HA-LEP	
A jobboldali elhúzóablak megrepedt.					
Járatszám: MA-623		Útvonal: DUB-BUD		mrj. <input checked="" type="checkbox"/> X	
		különjárat		felszállás közben	
				emelkedés	
				vízszintes repülés	
				süllyedés	
				leszállás közben	
				hátrátolás közben	
Útas: 28		Késés		állóhelyen	
		Mentesítő		<input checked="" type="checkbox"/> X váróponton	
		Járatlemondás		vontatás közben	
		Gépcseré		gurulás közben	
		5 óra típus		Id. karb. során	
		30perc gépjel			
		gépjel			
A repülőgép személyzete:			Esemény kategória:		
Géparancsnok: 48 éves férfi			RENDELLENESSÉG		
Első tiszt : 32 éves férfi			/Műszaki meghibásodás /		
Légiutaskísérők: 3 fő					
Egyéb hajózó: --					
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		<input checked="" type="checkbox"/> X Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű tüzoltó rendszere		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Repedés		<input checked="" type="checkbox"/> X V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Törzskeretek. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		VII. Egyéb	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok		Kárösszeg	
Futók		Hajtómű. gondola		FDR	
Vezérlés		Ablak		CVR	
Elektromos		hossza mm			
Navigációs rendszerek		szélessége mm			
Műszer		mélysége mm			
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott / sérült egység:			Kivizsgáló / Bizottság:		
Jobboldali N ^o 2 ablak			Táborosi János repülésbiztonsági felügyelő		
1. Az esemény leírása:					
2002. 11.09-én a HA-LEP jelű, B737-500 típusú repülőgéppel a MA-623 számú DUB-BUD menetrendszerű járat teljesítésre indultak.					
A dublini felszállás után, emelkedés közben, a hajózószemélyzet a jobboldali elhúzóablakon a fűtőszál bekötésnél, elektromos szikraívet észlelt. Az ablakfűtést kikapcsolva majd bekapcsolva a jelenség megszűnt. Az emelkedést folytatták és 15 perc repülés után – kb. FL 290-en – az ablak pókhálószerűen berepedezett. Hermetikussági probléma nem jelentkezett, de a hiba miatt visszafordultak és 30 perc repülés után rendben leszálltak Dublinban.					

2. Kivizsgálás:

- 2.1. A dublini leszállás után a helyi műszaki szolgálat megvizsgálta a sérült ablakot és a Maintenance Manual előírása alapján a repülőgépet repülésre alkalmatlannak minősítették. A hajózószemélyzet az esetet jelentette az OCC-nek és a további teendőkre intézkedést kértek. A KIK /Karbantartás Irányítási Központ / vezető tervezője felvette a kapcsolatot a Servisair-rel, a MALÉV szerződött karbantartó partnerével és megrendelték az ablak cserét. A sérülést a személyzet a 0309713 számú AFL-en okmányolta.
- 2.2. A Servisair szolgálata az ablak cserét végrehajtotta, az MM 56-22-11 alapján az ellenőrzéseket elvégezték, majd a repülőgépet üzemképesnek minősítették. Az ablak csere után a DUB-BUD járatot 5 óra 30 perc késéssel rendben teljesítették.
- 2.3. A meghibásodott ablakra vonatkozó adatok:

Pozíció: N^o 2 WINDOW R/H

Típusa P/N: 5-71762-42

Gyári száma S/N: MA 26070

Összes üzemideje: 14630 óra

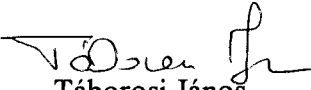
Eng.üzemidő: nincs korlátozva

- 2.4. A sérült ablakot 2002.11.25-én javításba küldték a NORDAM TRANSPARENCY EUROPE LTD.-hez.
- 2.5. A MALÉV Műszaki szolgálata a Servisair által kölcsönbe kapott ablakot lecserélte és visszaküldték a karbantartó cégnek.
- 2.6. Az ablakrepedés kapcsán három hónapra visszamenően a repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai a meghibásodással kapcsolatba hozható bejegyzést nem tartalmaztak.
- 2.7. Két évre visszamenően a repülőesemény nyilvántartás alapján a B-737 típuson egy esetben fordult elő, hogy a N^o2-es pozícióban lévő ablak meghibásodása okozott eseményt.

3. Megállapítások:

- 3.1. A kivizsgálás alapján megállapítható, hogy a jobb N^o 2-es pilóta ablak meghibásodása /repedése/ véletlenszerű, az üzemeltetés velejárójának tekinthető.
- 3.2. A meghibásodás jellegére tekintettel 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, 2003. január 08.



Táborosi János

Repülésbiztonsági felügyelő