

MALEV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság

009/03.számú eseményvizsgálata

2003-010

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 009/03	
Hely: Budapest		Dátum: 2003.01.22.		Típus: B737-400	
Idő:				Gépjel: HA-LEU	
Jobb oldali külső fékszárny orsó burkolata „lógott”.					
Járat szám: MA-111		Útvonal: KBP-BUD			
		mrj.		<input checked="" type="checkbox"/>	
		különjárat		felszállás közben	
				emelkedés	
				állóhelyen	
				váróponton	
Utazók: 27		Késés		<input checked="" type="checkbox"/>	
		Óra		perc	
		Mentesítő		típus	
		Járatlemondás		gépjel	
		Gépcseré		típus	
				gépjel	
				vízszintes repülés	
				süllyedés	
				leszállás közben	
				hátrátolás közben	
				vontatás közben	
				gurulás közben	
				Id. karb. során	
A repülőgép személyzete:			Esemény kategória:		
Gépparancsnok:			RENDELLENESSÉG /Műszaki meghibásodás /		
Első tiszt:					
Légiutaskísérők: 3 fő					
Egyéb hajózó:					
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű tüzelő rendszere		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Repedés		V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Törzskeretek. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		VII. Egyéb	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok		<input checked="" type="checkbox"/>	
Futók		Hajtómű. gondola		Kárösszeg	
Vezérlés		<input checked="" type="checkbox"/> Légcsavarkúp		FDR	
Elektromos		hossza mm		<input type="checkbox"/>	
Navigációs rendszerek		szélessége mm		CVR	
Műszer		mélysége mm		<input type="checkbox"/>	
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott / sérült egység:			Kivizsgáló / Bizottság:		
			Köleséri Imre		
			Repülésbiztonsági felügyelő		
1. Az esemény leírása:					
2003.01.22-én a HA-LEU jelű, B737-400 típusú repülőgép a MA-111 számú KBP-BUD menetrendszerű járatot teljesítette.					
Budapesti érkezés után a TR check során a műszaki szolgálat megállapította, hogy a jobb oldali külső fékszárny pálya burkolata kismértékben ferdén áll. /a törzs felőli oldala lóg /					

2. Kivizsgálás:

A repülőgép üzemeltetési és karbantartási okmányai egy hónapra történő visszamenőleges ellenőrzése során a meghibásodással összefüggésbe hozható bejegyzést nem tartalmaznak.

2.1. A repülőgép forgalmi állóhelyre történő beállása után a műszaki szolgálat ellenőrzés során rendellenes helyzetben találta a jobb oldali külső fékszárny pálya burkolatát. A burkolat törzs felőli oldala kismértékben „lógott”. A fékszárny kiengedése után megállapították, hogy a fékszárny pálya burkolatát mozgó törzs felőli kar /STRUT ASSEMBLY / alsó bekötése ki van akadva a tartó karból /SUPPORT ARM /.

A műszaki szolgálat a rendellenességet a 0334580 számú AFL-en okmányolta.

2.2. A további ellenőrzés során megállapították, hogy a burkolatot –flap track fairing – mozgó kar alsó bekötő szemből kicsúszott a csavar és emiatt szétkapcsolódott a mozgó kar és a tartó kar. A bekötő szemben a csavarról hiányzott az önzáros anya, melyet szétszereléskor a pálya burkolatában megtaláltak.

2.3. A műszaki szolgálat leszerelte a –flap track fairing-et és a szükséges javításokat végrehajtotta az SRM 51-70-05 fejezete alapján, valamint pótolta illetve kicserélte a meghibásodott alkatrészeket.

Az elvégzett munkákat a 0334580 számú AFL-en és a 0002366-68 számú Job Sheet-eken okmányolták.

2.4. A típus karbantartási előírása alapján „C” formájú karbantartás során kell szemrevételezéssel ellenőrizni a fékszárny pálya áramvonalazó burkolat mozgó elemeit.

A repülőgépen a rendellenességet megelőzően 2002.04.26-án hajtottak végre 2C formájú karbantartást.

3. Megállapítások:

3.1. A kivizsgálás alapján megállapítható, hogy a repülőgép jobb oldali külső fékszárny pálya áramvonalazó burkolatának törzsfelőli „lógása” azért következett be, mert a burkolatot mozgó törzsfelőli kar alsó bekötésénél az önzáros anya lecsavarodott a csavarról és kiakadt a mozgó kar.

Az önzáros anya lecsavarodása véletlenszerű, a lecsavarodás oka nem állapítható meg.

3.2. A Malév Rt. üzemeltetési gyakorlatában hasonló eset nem fordult elő, ezért megelőző intézkedés kiadása nem szükséges.

3.3. A rendellenességet „D” kockázati osztályba soroltuk.

Budapest, 2003. március 03.



Köleséri Imre
repülésbiztonsági felügyelő