

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
039/2003 számú szakmai eseményvizsgálata

2003-047

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 039/2003.	
Hely: Budapest		Dátum: 2003.04.09. Idő: 13 óra 43 perc		Típus: B 767-200	
Gépjel: HA-LHA					
Rövid Eseményleírás: A BUD-i leszállás során a repülőgép madárral ütközött.					
Járatszám: MA-091		Útvonal: JFK-BUD		mrj. X	
		különjárat		Hajtóműindítás után	
		árusjárat		felszállás közben	
Utás: 137 fő		Késés: 2 ó. 56 p.		emelkedés	
Mentesítő		X		vízszintes repülés	
Járatlemondás		Géptípus:		stüllyedés	
Gépcseré		Gépjel:		leszállás közben	
				Puch-back után	
				állóhelyen	
				váróponton	
				vontatás közben	
				gurulás közben	
				X Id. karb. során	
Gépparancsnok				Esemény kategória:	
Első tiszt:				Madárral ütközés	
Légiutaskisérők: 8 fő				/ Rendellenesség /	
Egyéb hajózó: Werner János ellenőr					
Hajtómű		Benyomódás		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárkány		X Karcolás		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű		Átszakadás		III. Szállító hibája	
Indító rendszer		Törés		IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer		Égőtér Repedés		V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer		Tk. száma		VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer		Szárny		X	
Jégtelenítő rendszer		Vezérsíkok		VII. Egyéb	
Futók		Hmú. gondola		X	
Vezérlés		Légcsavarkúp		Kárösszeg:	
Elektromos		hossza mm		FDR	
Navigációs rendszerek		szélessége mm		CVR	
Műszer		mélysége mm			
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott/sérült egység / berendezés:				Kivizsgáló / Bizottság:	
Nem volt				Náfrádi József MRI Repülésbiztonsági Felügyelő	
				Martényi Károly MRI RBSZ Vezető	
1. A műszaki meghibásodás leírása:					
2004. április 09-én a HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgéppel a MA-091 számú JFK-BUD menetrendszerű járatot teljesítették.					
A BUD-i leszállás során a repülőgép 31L pályára kapott leszállási engedélyt. A földetérés utáni guruláskor a repülőgép. egy kisebb madárcsapattal (seregélycsapattal) ütközött. Az ütközés következtében a repülőgép jobb szárny belépő éle kb. 8 madarat gázolt el.					
Az ütközés, a repülőgép fedélzeti rendszereiben, és hajtóműveiben rendellenes működést nem eredményezett.					
A repülőgép állóhelyre való beállása után, a fedélzeten tartózkodó repülőgép személyzetét ellenőrző repülőgép-parancsnok szóban felhívta a repülőgépet fogadó RÜO repülőgépszerelő figyelmét.					

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság

039/2003 számú szakmai eseményszorgalmata

hogy a repülőgép a leszállás során egy madárcsapat repülési pályáját keresztezte. Kérte továbbá, hogy a repülőgép külső felületeit a szokásosnál is nagyobb gonddal ellenőrizzék, hogy a madárral való ütközésből származó esetleges sérüléseket feltárhassák.

A RÜO műszaki szolgálata kiemelten átvizsgálta a repülőgépet, és madárral való ütközés nyomokat nem talált.

2. KIVIZSGÁLÁS:

2.1. A hajózó személyzet 2003.04.09-i MA-091 számú JFK-BUD járat leszállása során madárral ütközést, illetve a madárcsapat pályájának keresztezését nem okmányolta sehól. A visszaúti járat # 0344427 AFL-be nem írta be, még tájékoztató jelleggel sem.

2.2. A madárcsapat pályájának keresztezésekor bekövetkezhetett ütközésre csak szóban, hívta fel a repülőgépet fogadó RÜO repülőgépszerelő figyelmét.

2.3. A repülőgépet fogadó RÜO repülőgépszerelő a hajózó személyzet szóbeli közlésére tüzetesen átvizsgálta a repülőgép külső felületét, különös tekintettel a hajtómű szívótorkok, és szárny belépő élek vonatkozásában, rendellenességet madárral ütközés nyomot nem talált.

2.4. A RÜO repülőgépszerelő a hajózó személyzet szóbeli közlésére végrehajtott ellenőrzéseket nem okmányolta sehová. Az AFL lapra egyrészt azért, mert a hajózó személyzet sem írt be semmit, másrészt, azért mert a repülőgépen DY karbantartást végezték ebben az időben, és ez a karbantartás tartalmaz részletes sárkány átvizsgálást. Okmányolás szempontjából a DY check okmányolásával összevonták a végrehajtott „külön” ellenőrzést.

2.5. Az AFL hibajelentő részének hajózószemélyzetek általi kitöltéséről az RVK 8. 1. 11. 6/7 pont utolsó bekezdésének utolsó pontja az alábbiak szerint rendelkezik:

„...illetve szükség szerint megadhatók a meghibásodás szempontjából fontos észlelési körülmények:

-
- **madarak, rovarok vagy normál üzemeltetési feltételek.”**

2.6. A madárral ütközés formanyomtatvány kitöltéséről az RVK 8.1.12.3.7/1 és 2 pontok rendelkeznek az alábbiak szerint:

„ A repülőgép parancsnok felelőssége a jelentés kitöltése, amely a repülési okmánygyűjtő borítékban kerül leadásra...”

2.7. A repülőgépen a 2003.04.09-i madárral ütközés utáni ellenőrzés okmányolt végrehajtására 2003.04.11-én a repülőgép BUD-YYZ-BUD járatának teljesítése után került sor.

3. MEGÁLLAPÍTÁSOK:

3.1. 2003.04.09-én a HA-LHA lajstromjelű B 767-200 típusú repülőgép a MA-091 számú JFK-BUD járatának teljesítése után, Budapesten a 31L pályára szállt le. Leszállása során a repülőgép jobb szárnya kisebb kistestű (seregély) madárcsappal ütközött, aminek következtében 8 db madártetemet a leszállópályáról a Reptér Felügyelet távolított el.

3.2. Az MRI-RBSZ KB megállapította, hogy a BUD-i leszállásnál bekövetkezett madárral ütközést követő repülőgép átvizsgálás során okmányolatlan munkavégzés történt a repülőgépen.

3.3. A madárral ütközést, a járaton ellenőrzést végrehajtó hajózó személyzeti tag, csak szóban közölte a gépet fogadó Műszaki Szolgálattal, a madárral ütközést, ami a vonatkozó RVK 8.1.11.6/7 pont és

MALEV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
039/2003 számú szakmai eseményvizsgálata

8.1.12.3.7/1 és 2 pontok előírásai alapján nem kifogásolható, mivel az előírás feltételes módban a parancsnok döntésére bízta az AFL-be történő okmányolás kérdését.

3.4. A repülőgép madárral ütközés utáni átvizsgálását a RÜO Műszaki Szolgálat nem okmányolta külön sehová, mert egyrészt véleményük szerint az elvégzett ellenőrzést a DY check végrehajtásának okmányolásával összevontan azért okmányolhatták, mert semmiféle sérülést, madárnyomot a repülőgépen nem találtak, másrészt a hajózó személyzettől csak szóbeli tájékoztatást kaptak.

3.5. A madárral ütközést az „C” kockázati osztályba soroltuk.

4. Javaslatok:

4.1 Az MRI-RBSZ KB megelőző intézkedést javasolja, hogy az RVK 8.1.11.6/7 pont utolsó bekezdésében a feltételes módot kötelezően elvégzendőre kell változtatni, az alábbiak szerint:

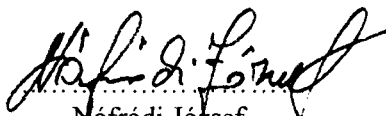
„...illetve szükség szerint *meg kell adni, akár informatív jelleggel (FOR INFORMATION megjegyzéssel)* a meghibásodás szempontjából fontos észlelési körülményeket :


- *madárral vagy általlal való ütközést ,*
- *légköri elektromos kisülést,*
- *a hibajelenséggel kapcsolatos légköri jelenségeket, levegőhőmérsékleteket, szélsőségeket, szélirányt, látási viszonyokat, csapadékot, páratartalmat,*
- *futópálya állapotot*
- *egyéb speciális jellemzőket.*

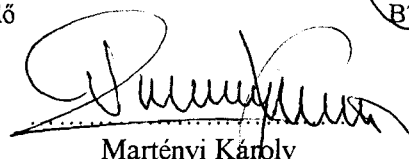
4.2. Az MRI-RBSZ KB javasolja, az érintett műszaki szolgálatok figyelmének nyomatékos felhívását, a repülőgépen végzett **mindenfajta** tevékenység kötelező okmányolására.

4.2 Az MRI-RBSZ KB javasolja, a jegyzőkönyv tartalmának érintett hajózó és műszaki állományok előtti oktatólagos ismertetését.

Budapest, 2003.május 08.


Náfrádi József
MRI Repülésbiztonsági Felügyelő


Zambó Mihály
B767 típus Főpilóta


Martényi Károly
MRI RBSZ Vezető