

**REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS ny.szám:16R/2003**

**Az üzemben tartó neve:** MALÉV Rt.

**A légi jármű:**

- Gyártó: The Boeing Company
- Típusa: B737-400
- Lajstromjele: HA-LEZ
- A repülőesemény helye: Athén
- A repülőesemény ideje: 2003.06.01. 14 óra 17 perc GMT
- Az eset kategóriája: Repülőesemény

**Áttekintés.**

A repülőesemény bekövetkezéséről tájékoztatva lett telefonon és faxon a PoLéBiSz.

A repülőesemény vizsgálatát a PoLéBiSz a Malév Rt. hatáskörébe utalta és a kivizsgálást a Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság Repülésbiztonsági Szolgálatára végezte.

Az MRI RBSz vezetője a repülőesemény szakmai vizsgálatát végző személyt Köleséri Imre repülésbiztonsági felügyelő személyében kijelölte.

A kivizsgáló szakbizottság nem lett létrehozva, tekintve az eset okának egyértelmű megállapítása miatt.

**1. Ténybeli információk****1.1. A repülés lefolyása:**

2003. június 01-én a HA-LEZ jelű, B737-500 típusú repülőgéppel a MA-233 számú ATH-BUD menetrendszerű járat teljesítésére indultak.

Athéni felszállás közben „Take-off Configuration Warning”, figyelmeztető jelzés történt, ezért a parancsnok a felszállást 60-70 kts sebességnél megszakította.

Megállapították, hogy a jelzés azért következett be, mert nem állították be a „trimm” helyzetét a kiszámított értékre. A kerekek hülése miatti várakozás után a visszaúti járatot rendben teljesítették.

**1.2. Személyi sérülések:**

Az eseménnyel kapcsolatban személyi sérülés nem történt.

### 1.3. A légi jármű rongálódása:

Az esemény következtében a légi jármű nem rongálódott.

### 1.4. Egyéb kár:

Az esemény kapcsán egyéb kárról a kivizsgálásnak nincs tudomása.

### 1.5. A személyzet adatai:

#### 1.5.1 A repülőgép parancsnok adatai:

- életkora: 40 éves férfi
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2004.03.31.
- jogosítások: B-737 parancsnok pilóta
- az összes repült ideje: 7543 óra 49 perc
- a típuson repült ideje: 5727 óra 38 perc
- az utolsó 30 nap leterheltsége: 39 óra 25 perc repült idő

#### 1.5.2. Az első tiszt adatai:

- életkora: 58 éves
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2004.03.31.
- jogosítások: B-737 első tiszt
- az összes repült ideje: 10446 óra 46 perc
- a típuson repült ideje: 521 óra 47 perc
- az utolsó 30 nap leterheltsége: 74 óra 55 perc repült idő

Az esemény idején a személyzet minden tagja érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezett.

### 1.6. A légi jármű adatai:

A légi jármű érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett az eset idején. A tömeg és a tömegközponat az előírt határokon belül volt. A repülőgép JET A-1 tüzelőanyaggal volt feltöltve.

- lajstromjele: HA-LEZ
- típusa: B737-400
- gyári száma: 26290
- gyártási éve: 1993
- összes repült ideje: 27061,8óra
- összes leszállás száma: 14225

**1.7. Meteorológiai adatok:**

A meteorológiai adatok az eset szempontjából érdektelenek, ezért a részletes adatok mellőzve.

**1.8. Navigációs berendezések:**

A légi jármű az előírt, a feladathoz szükséges navigációs berendezésekkel felszerelt, azok rendelkezésre álltak és megfelelően működtek. További vizsgálata az eset szempontjából érdektelen.

**1.9. Összeköttetés:**

A légi jármű rádió berendezésekkel felszerelt. A légi jármű és a légiforgalmi irányítás közötti összeköttetés az előírásoknak megfelelő volt. Vizsgálata az eset szempontjából szükségtelen.

**1.10. Repülőtéri adatok:**

Az eset kialakulását és kimenetelét a repülőtér paraméterei nem befolyásolták.

**1.11. Légi jármű adatrögzítők:**

Az eset során a fedélzeti adat és hangrögzítők üzemképesek voltak. Az eset kivizsgálása szempontjából a szakmai bizottság nem tartotta szükségesnek az adatrögzítők kiértékelését.

**1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok:**

Az eset során a légi jármű és a repülőesemény színhelye nem sérült.

**1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai:**

Nem volt.

**1.14. Tűz:**

Az eset során, illetve azzal összefüggésben tűz nem keletkezett.

**1.15. A túlélés lehetősége:**

Az eset során, illetve azzal kapcsolatban emberi életre veszélyes helyzet nem jött létre.

**1.16. Próbák és kísérletek:**

Nem voltak.

**1.17. A szervek jellemzése:**

Az eset összefüggésében nem indokolt az érintett szervek jellemzésére kitérni.

**1.18. Kiegészítő adatok:**

Nincsenek.

**1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:**

Az eset kivizsgálása hagyományos módszerrel folyt.

## 2. Elemzés

A parancsnok írásos jelentése alapján az eset bekövetkezése az alábbiak szerint történt:

1. Athénban a 03R pályáról történt „Rolling Takeoff” végrehajtása közben megszólalt a „Take-off Configuration Warning” figyelmeztető jelzés. A parancsnok a felszállást az R-TO beállása előtt megszakította mintegy 60-70kts sebességnél. A megszakítás tényét az irányításnak jelentették és elhagyták a pályát.  
A pálya elhagyása után a mechanizációk alaphelyzetbe állításakor vette észre a személyzet, hogy a „trimm” zöld mezőben volt ugyan, de nem a felszálláshoz kiszámított értéken. Valószínűsíthető volt, hogy ez okozta a figyelmeztető jelzést.  
Ezt követően 10 perc várakozás után a „Brake Cooling Schedule” alapján a parancsnok az újbóli felszállás mellett döntött és rendben megérkeztek Ferihegyre 11 perc késéssel.
2. A jegyzőkönyv zárásáig a személyzetek észrevételt nem tettek a „Take-off Configuration Warning” rendszer működésével kapcsolatban.

### 3. Következtetések

- 1. A hajózó személyzet alkalmassága és gyakorlottsága:**  
A hajózó személyzet repülésre alkalmas és jogosult volt.
- 2. A légi jármű légi alkalmassága:**  
A repülőgép érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett. A rendellenességet leszámítva repülésre alkalmas volt.
- 3. Az eset bekövetkezésének oka:**  
A személyzet felületesen illetve hiányosan hajtotta végre a felszállást megelőző eljárásokat, mert nem állította be a „trimm”-en a felszálláshoz kiszámított értéket.

### 4. Biztonsági ajánlások

1. Az esettel kapcsolatosan a Repülési Igazgató 12/2003 számú „Megszakított felszállás figyelmeztető jelzés miatt „ tárgyú Körlevélben hívta fel a hajózó állomány figyelmét a felszállást megelőző eljárások szigorú betartására. A Repülési Igazgató intézkedett továbbá, hogy az őszi szimulátor gyakorlat ellenőrzés részét képezze a „Warning System „ A kivizsgálás elegendőnek tartja a fenti Körlevélben elrendeltek a megelőzés érdekében.

Budapest, 2003. augusztus 08.



Köleséri Imre  
repülésbiztonsági felügyelő

### 5. Függelékek

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Repülőgépparancsnoki jelentés           | 1 oldal |
| 2. Repülési Igazgató 12/2003 sz. Körlevele | 1 oldal |