

MALÉV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
092/2003 számú szakmai eseményvizsgálata

2003-125

MALÉV MINŐSÉGÜGYI ÉS REPÜLESBIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG		REPÜLŐESEMÉNY KIVIZSGÁLÁSI JEGYZŐKÖNYV		ESEMÉNY SZÁMA: 092/2003.	
Hely: Coppenhága		Dátum: 2003.06.21., Idő: 09 óra 22 perc (LT)		Típus: B 737-300	
				Gépjel: HA-LEG	
Rövid Eseményleírás: A CPH-i leszállás során a repülőgép madárral ütközött.					
Járatszám: MA-750		Útvonal: BUD-CPH		mrj. különjárat árusjárat	
Útas: 44 fő		Késés: Mentesítő Járatlemondás Gépcseré		X Géptípus: Gépjel:	
				Hajtóműindítás után felszállás közben emelkedés vízszintes repülés süllyedés leszállás közben	
				Push-back után állóhelyen váróponton vontatás közben gurulás közben X Id. karb. során	
Géparancsnok Első tiszt: Légiutaskisérők: 4 fő Egyéb hajózó: Nem volt			Esemény kategória: Madárral ütközés / Rendellenesség /		
Hajtómű		X		I. Hajózó személyzet hibája	
Sárcány		X		II. Repülés Irányítás hibája	
Segédhajtómű				III. Szállító hibája	
Indító rendszer				IV. Malév Műszaki szolgálat hibája	
Hidraulika rendszer				V. Egyéb Malév szolgálat. hibája	
Magassági rendszer				VI. Idegen vállalat hibája	
Tüzelőanyag rendszer				VII. Egyéb	
Jégtelenítő rendszer				X	
Futók					
Vezérlés					
Elektromos				Kárösszeg:	
Navigációs rendszerek				FDR	
Műszer				CVR	
Rádió					
Lokátor					
Meghibásodott/sérült egység / berendezés: Nem volt			Kivizsgáló / Bizottság: Náfrádi József MRI Repülésbiztonsági Felügyelő Pethes János Társasági Biztonsági Pilóta		
1. A műszaki meghibásodás leírása:					
A hajózó személyzet 2003. június 21-én a HA-LEG lajstromjelű B 737-300 típusú repülőgéppel a MA-750 számú BUD-CPH menetrendszerű járatot teljesítette. A CPH-i leszállásakor a földet érés pillanatában, a repülőgép egy kisebb sirály rajjal ütközött. A madarak a jobb hajtómű bal külső részéhez vágódtak, majd onnan a repülőgép jobb oldalán a szárnytő feletti ablakokat érintették, és végül a jobboldali vízszintes vezérsík alsó részéhez ütődtek. A hajtómű szívócsatornájába madármaradvány nem került be. Az ütközés a repülőgép működő fedélzeti rendszereiben változást nem okozott.					

MALEV Rt.

Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság 092/2003 számú szakmai eseményvizsgálata

A hajózó személyzet a helyszínen végrehajtotta a repülőgép külső borításának, a hajtóművek szívócsatornáinak és FAN fokozat lapátjainak ilyenkor szokásos, részletesebb, mélyebb vizuális ellenőrzését. A gép burkolatán külső sérülést, rendellenességet nem tapasztalt.

Ezt követően a helyi szolgálattal letisztította, és lemosatta a madármaradványokat, és vérnyomokat a gép külső felületéről, és az ablakokról.

A gép átvizsgálása és tisztítását követően a visszaúti járatot a repülőgéppel, a kijelölt hajózó személyzet, 1 óra 13 perces indulási késéssel rendben teljesítette.

2. KIVIZSGÁLÁS:

- 2.1. A hajózó személyzet **2003.06.21-i CPH-i** járat leszállása során történt madárral ütközést a # 0326456 AFL-en az alábbiak szerint okmányolta:

**„ BIRD STRIKE DURING LANDING IN CPH .
NO DAMAGE WAS OCCURED ON PLANE
FOR YOUR INFORMATION”**

- 2.2. Budapesten a RÜO **műszaki szolgálata**, a madárral ütközés kapcsán a repülőgépen az **AMM 05-51-37 Page 201** előírása alapján, az alábbi tevékenységeket hajtotta végre:

- átvizsgálta a repülőgép külső felületét;
- átvizsgálta a jobboldali hajtómű gondola külső részét;
- átvizsgálta a jobb hajtómű szívócsatornáját, a FAN fokozat lapátjait;
- tüzetesen átvizsgálta a jobboldali KRÜGER lapot;
- tüzetesen átvizsgálta a jobboldali külső fékszárnyat;
- tüzetesen átvizsgálta a jobboldali vízszintes stabilizátor külső felületeit , belépő élét.

A műszaki szolgálat az elvégzett ellenőrzések során **rendellenességet nem talált**, ezért a repülőgépet **üzemképesnek nyilvánította**.

- 2.3. A **műszaki szolgálat**, a 2.2 pontban részletezett, és elvégzett ellenőrzéseit a #0326457 AFL-en előírászerűen okmányolta.
- 2.4. A **hajózó személyzet** a madárral ütközés bekövetkeztéről a **Bird Strike Reporting Form** kitöltésével, és leadásával **hivatalosan tájékoztatta** az illetékes CPH-i Földi Irányítás Szolgálatát.

3. MEGÁLLAPÍTÁSOK:

- 3.1. A HA-LEG lajstromjelű B 737-300 típusú repülőgép 2003. 06. 21-i MA-750 számú BUD-CPH járatának Copenhága-i földetérésekor a repülőgép jobboldali hajtóműve, a gép szárnyfeletti része, és a vízszintes vezérsíkja egy kisebb sirály rajjal ütközött. Az ütközés következtében a jobb hajtómű bal oldali külső részén, a szárnytő feletti ablakok és törzsborítás felületén, valamint a vízszintes vezérsík alsó felületén vérnyomok keletkeztek. Az ütközés sem a jobb hajtómű, sem a repülőgép üzemelő fedélzeti rendszereiben rendellenességet nem okozott.
- 3.2. A repülőgép CPH-i madár rajjal ütközése során, madártetem a hajtómű szívócsatornájába nem került be.
- 3.3. Az MRI-RBSz **KB álláspontja szerint** a repülőgép **hajózó személyzetének tevékenysége**, az esettel kapcsolatosan, és azt követően helyes volt.
- 3.4. Az MRI-RBSz **KB álláspontja szerint** a **műszaki szolgálat**, a CPH-i madárral ütközéssel kapcsolatos **hibakeresési, ellenőrzési, és okmányolási tevékenysége helyes volt**.
- 3.5. Az MRI-RBSz **KB álláspontja szerint** a repülőgépet ért madárral ütközés, az üzemeltetés velejárója.
- 3.6. A repülőgép hajózó személyzete hivatalosan jelentette a madárral ütközés bekövetkeztét a CPH-i földi szolgálatoknak., és kérte segítségüket az ütközés következményeinek megszüntetésére.

MALÉV Rt.

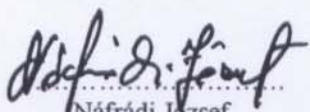
Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgatóság
092/2003 számú szakmai eseményszakmavizsgálata

3.7. A madárral ütközést az „C”(LH) kockázati osztályba soroltuk.

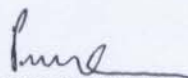
4. Biztonsági Ajánlás:

4.1. Az MRI-RBSz KB megelőző intézkedésre, tekintettel, a madárral ütközés véletlenszerű előfordulására és jellegére, valamint annak külföldi helyszínére, biztonsági ajánlást nem tesz.

Budapest, 2003 július 22.



Náfrádi József
MRI Repülésbiztonsági Felügyelő



Pethes János
Társasági Biztonsági Pilóta