


48/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.04.01..	Esemény időpontja (LT): 23:45	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Földi sérülés külföldi reptéren
Értesítés vételének Dátuma: 2004.04.01..	Értesítés vételének Időpontja (LT): 23:55	Értesítő személye: OCC, Vezető tervező szolgálat, Műszaki Diszpécser	Egyebek:
Légijármű típusa: Boeing 737-400	Légijármű lajstromjelle: HA-LEN	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	Járat: BRU-BUD
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	KITAKARUA	Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	4 fő stw		
Szállított személyek (utasok) száma:	88 fő	Szállított áru jellege:	Nincs
Személyi sérülés történt:	Nem történt	Veszélyes áru jellege:	Nincs
I. Esemény leírása:			
<p>2004 április 01-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LEN lajstromjelű B 737-400 típusú repülőgéppel a MA-603 számú BRU-BUD menetrendszerű járatot teljesítette, és 2004.04.01-én 22 óra 15 perckor leszállt Ferihegyen. A BUD-i leszállás után a repülőgép a 78-as külső állóhelyre állt be. Az utas kiszállításhoz a repülőgép első bejárati ajtójához állt egy utaslépcső. A BUD-i műszaki szolgálat a TR check-t végrehajtotta és a gépet az esti 23:35 – kor induló BUD-TLV járatra előkészítette.</p> <p>Az indulás során az utaslépcső eltávolítása után az indítást végző RÜO repülőgépszerelő az első utasbejárati ajtó bal oldalán a küszöb vonalában elöl a törzsen, egy 4x5 cm-es felületen 2 mm mélységű enyhé átmenetű benyomódást észlelt.</p> <p>A BUD-i műszaki szolgálat a repülőgépet a sérülés miatt lecserélte, és a járatot a kijelölt személyzet a HA-LOH lajstromjelű B 737-800 típusú repülőgéppel 2 óra 2 perc indulási késéssel rendben teljesítette.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<p>2.1. A repülőgép a BRU-BUD járatáról a 78-as külső állóhelyre állt. A géphez a külső állóhelyeken rendszerezett utaslépcsőt vontatták, és tolták az első utasbejárati ajtóhoz</p> <p>2.2. Ezek a lépcsőkön a géphez illeszkedő vízszintes részét vastag gumilemezzel borítják, a gépsérülések megelőzése céljából.</p> <p>2.3. A géphez tolt lépcső gumiborítása sérülésmentes volt, ezért ez a lépcső nem okozhatta a tárgybeli sérülést.</p> <p>2.4. A HA-LEN hajózó személyzete az első utasbejárati ajtó küszöbvonalára előtti BRU-i sérülését valószínűleg, a sérült hely utaslépcső általi takarása miatt nem észlelte. Ezért az AFL lapra nem írtak fel semmit a sérüléssel kapcsolatosan.</p> <p>2.5. A BUD-i műszaki szolgálat a repülőgép TR check-nek végrehajtása során szintén nem észlelhette a sérülést a géphez tolt utaslépcső takaró hatása miatt.</p> <p>2.6. A BUD-i műszaki szolgálat a sérülést a repülőgép útra indulása előtt az utaslépcső géptől való eltávolítása után vette észre. Ezt követően a gépet a járatról lecserélték, és minősítették a sérülést.</p> <p>2.7. A műszaki szolgálat a 0375202 számú AFL lapon a sérülést az alábbiak szerint okmányolta: „FOUND DAMAGE ON FUSELAGE SKIN AT STA 370 WL 200 LEFT SIDE. L=47 mm, W=20 mm, D= 2mm.”</p> <p>2.8. A műszaki szolgálat az alábbiakat hajtotta végre a sérüléskapcsán:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minősítette a sérülést az SRM 53-00-01 alapján. • Vizuálisan ellenőrizte a sérülést és környezetét, • Mágneses repedésvizsgálatot hajtott végre, melyet a 22836 számú Jelentés lapon okmányoltak. Rendeljenességet nem találtak. • Meghatározták a végső javítás határidejét, ami max.. 10000 ciklus lehet, olyan feltétellel, hogy 4000 ciklusok után repedésvizsgálatot végeznek, • Felvették a sérülésről a 379 számú SYS lapot, az ellenőrzések okmányolására. <p>2.9. A műszaki szolgálat a sérülést bevezette a repülőgép sérülési albumába és a DAMAGE FILE-be.</p> <p>2.10. A RÜO műszaki szolgálat a végrehajtott tevékenységeket a 0375202 számú AFL előírászerűen okmányolta.</p>			

- 2.11. A repülőgép a sérülés felfedezéséig 2004.04.01-ig 16655 ciklust üzemelt.
2.12. A repülőgép 2004.04.23-ig a vizsgálat lezárásának napjáig 16734 ciklust üzemelt.

III. Megállapítások

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LEN lajstromjelű repülőgép 2004.04.01-i gépcseréjét nagy valószínűséggel külföldön bekövetkezett törzssérülés eredményezte. A sérülés olyan helyen keletkezett, az utaslépcsők érintkezési vonalában, hogy a sérülést csak a BUD-i járatindulás során fedezte fel a műszaki szolgálat. A gép kiszolgálása során a sérülés elfedett rejtett volt.
- 3.2. Az SzB nagy valószínűséggel feltételezi, hogy a HA-LEN lajstromjelű repülőgép törzssérülése a BUD-i érkezése előtti járatkiszolgálás során, BRU-ben következhetett be. Ezt a feltételezést erősíti, hogy a BUD-i járatkiszolgálása során a géphez állított utaslépcső, géppel érintkező részeinek gumiborítása hibátlan és sérülésmentes volt. Ezzel törzssérülést okozni nem lehetett.
- 3.3. A hajózó személyzet tevékenységével kapcsolatban nincs észrevétel.
- 3.4. A műszaki szolgálat hibafeltáró és minősítő tevékenysége a sérüléssel kapcsolatosan helyes volt.

IV. Biztonsági ajánlások:

- 4.1 Az SzB a földi kiszolgálási rendellenességek számának növekedésére tekintettel, az éves Repülésbiztonsági Terv-ben foglalt ellenőrzések fokozottabb, részletesebb végrehajtása.

V. Kockázati osztály: Az SzB a repülőgép levegőből való visszafordulását „C” H/L (High/Low) kockázati osztályba sorolta

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Turcsányi Olivér
Malév RBO Vezető

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. április 23.

Tett biztonsági intézkedések:

Az esemény kapcsán, soron kívüli biztonsági intézkedések kiadására és végrehajtására nem volt szükség.

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Náfrádi József Zoltán
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. április 23.

Lapszám: 2