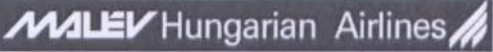


intézkedést nem igényel
leszállás *yes*

2004-257

149/2004 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.09.16.	Esemény időpontja (LT): 14:10	Esemény helye: Köln	Esemény besorolása: Földi Sérülés
Értesítés vételének Dátuma: 2004.09.16	Értesítés vételének Időpontja (LT): 14:25	Értesítő személye: KIK Vezető Tervező	Egyebek:
Légijármű típusa: Boeing 737-600	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi Utasforgalmi	Járatszám: MA-551	Járat: CDG-BUD.
Légijármű lajstromjele: HA-LOD	A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	KITÖRÖLVE	Személyi sérülés nem történt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma	5 fő		
Szállított személyek (utasok) száma:	48 fő	Szállított áru jellege:	Nincs
Személyi sérülés történt:	Nem történt	Veszélyes áru jellege:	Nincs
I. Esemény leírása: 2004.07.06-án a kijelölt hajózó személyzet a HA-LOD lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgéppel a MA-551 számú CDG-BUD menetrendszerű járatot teljesítette. Budapesten a repülőgép földi átvizsgálása során a RÜO műszaki szolgálata bal fékszárny külső szekcióján, a hátsó fékszárny belépő élén egy kisebb enyhe átmenetű benyomódást talált. A műszaki szolgálat minősítette a sérülést és az SRM előírása értelmében halaszthatónak találta. A sérülés végleges javítását a 0106410-1 számú Deferred Item Record felvételével a következő PH karbantartásig elhalasztotta.			
II. Kivizsgálás: 2.1. A hajózó személyzet a fékszárny sérüléséről nem volt tudomása, ezért azt AFL-be nem is okmányolta. 2.2. A RÜO műszaki szolgálata a repülőgép 76-ös állóhelyén a repülőgép földi átvizsgálása során fedezte fel a fékszárny tárgybeli sérülését. 2.3. A RÜO műszaki szolgálata a sérülést 1024619 számú AFL lapon az alábbiak szerint okmányolta: „FOUND A DENT ON THE L/H OUTBOARD T/E AFT FLAP AT STA 0 TEF WITH: 330 mm, WIDE:120 mm DEPT:8 mm.” 2.4. A RÜO műszaki szolgálata az SRM alapján a sérülés végleges javítását a 0106410-1 számú Deferred Item Record felvételével a következő PH karbantartásig elhalasztotta 2.5. A sérülés helye, nagysága jellege miatt a sérülés okát az SzB egy kisebb madárral való ütközésnek tulajdonítja. A madár közvetlenül a leszállás előtt kis magasságban kerülhetett a gép útjába, amit a hajózó személyzet a repülőgép akkori helyzetében, nem is láthatott. 2.6. A hajózó személyzet az ütközés hangját azért nem hallhatta, mert egyrészt a leszállásnál lévő intenzív zajok azt elnyomták, másrészt az ütközés távol volt a törzstől. 2.7. A SzB átvizsgálta az RBO nyilvántartását, és a repülőgép karbantartási okmányait 3 hónapra visszamenően, és a tárgybeli sérüléssel kapcsolatba hozható esetet nem talált. 2.8. A repülőgép karbantartási okmányinak ellenőrzésekor az SzB azt találta, hogy 1024619 számú AFL lapon a göngyöltetett repülőgép üzemidő 2763 óra 40 perc és 1665 ciklus, az ARMS-ban lévő adat 2760,3 óra és 1661 ciklus. Az ARMS-ban jelen esetben 3 óra 22 perccel és 4 ciklussal volt kevesebb.			
III. Megállapítások 3.1. Az SzB a HA-LOD lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgép 2004.09.16-i BUD-n felfedezett fékszárny sérüléséről nagy valószínűséggel feltételezhető, hogy a sérülés, a leszállás végső fázisában egy kistestű madárral való ütközés következtében alakult ki. Ezt a feltételezést támasztja alá a sérülés elhelyezkedése, mérete, és formája. 3.2. Az SzB álláspontja szerint, a műszaki szolgálat 2004.09.16-i hibafeltáró és minősítő tevékenysége, helyes volt. 3.3. Az SzB álláspontja szerint a feltárt eltérés a repülőgép ARMS üzemidő nyilvántartása, és a hajózó személyzetek által AFL-en vezetett üzemidő nyilvántartás között nem túl jelentős,			

IV. Biztonsági ajánlások:

- 4.1 Az SzB tekintettel a földi sérülés előfordulására, jellegére, a földi sérülés az üzemeltetés velejárójának tekinti. Külön megelőző intézkedés kiadását a témában nem javasolja.
- 4.2 Az SzB, a 3.4 pontban leírtak alapján ajánlja, az ARMS és az AFL adatok egyszeri soron kívüli ellenőrzését.
- 4.3 Az SzB ajánlja, jelenjegyzőkönyv anyagának érintett állomány előtti oktatólagos ismertetését.

IV. Kockázati osztály:

Az SzB a repülőgép BUD-i földi sérülését a „D” M/L (Medium/Low) kockázati osztályba sorolta

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József Zoltán

Repülésbiztonsági felügyelő SzB vezető

Turcsányi Olivér

Malév RBO Vezető

Aláírás:



Dátum: Budapest, 2004. október 01..

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. október 01.

Lapszám: 2