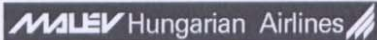


2004/285

166/2004 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2004.10.22.	Esemény időpontja (LT): 18:00	Esemény helye: Budapest	Esemény besorolása: Földi Sérülés
Értesítés vételének Dátuma: 2004.10.22.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 18:10	Értesítő személye: Ügyeletes Forgalmi Igazgató	Egyebek:
Légijármű típusa: Boeing 737-600	A repülési feladat jellege: Kereskedelmi utasforgalmi	Járatszám: MA-831 (SOF-BUD)	
Légijármű lajstromjele: HA-LOJ	A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	KITAKARUA	Nem Volt.	
Első tiszt			
Egyéb hajózó			
Légiutas kísérők száma			
Szállított személyek (utasok) száma: 99 fő	Szállított áru jellege: érdektelen		
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem		
I: Esemény leírása:			
<p>2004. 10. 22-én a kijelölt hajózó személyzet a HA-LOJ lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgéppel a MA-831 járatszámú SOF-BUD járat teljesítésére készült.</p> <p>A repülőgép Szofia-i földi átvizsgálása során a helyi műszaki szolgálat, egy kisebb benyomódást talált a bal szárny No:1-es Spoiler-en.</p> <p>A sérülés miatt a repülőgép parancsnoka kapcsolatba lépett BUD-el és műszaki segítséget kért. A BUD-i műszaki szolgálat értékelte a sérülés nagyságát elhelyezkedését, és a repülőgépet repülésre alkalmasnak minősítette.</p> <p>A járatot a repülőgéppel a kijelölt hajózó személyzet, utasokkal a fedélzetén 2 óra 29 perces indulási késéssel rendben teljesítette.</p>			
II. Kivizsgálás:			
<p>2.1. A hajózó személyzet a 1024045 számú AFL-en az alábbiak szerint okmányolta az észlelt sérülést: „Small Damage On The L/H Outboard Spoiler Outer Section Upper Side.” „ The A/C Is Fit For Flight To Home Base With The Approval Of Engineering Manager By MCC FAX 2004.10.22.16:03/3612968928” Lack Of GND Time”</p> <p>2.2. A műszaki szolgálat a gép hazaérkezése után megvizsgálta a sérülést és rögzítette a #3221 Job Sheet-n a sérülés helyzetét, és méretét. Majd kitöltötte az MDL okt. 23/1 döntéskérő lapot az MO állásfoglalásának kikérése céljából, mivel a sérülés mélysége ~10%-al meghaladta az SRM 57-70-01/pg 100 által megengedett értéket.</p> <p>2.3. A sérülés nagysága 94x188x2,9 mm enyhe átmenetű benyomódást. Elhelyezkedése a No:1 Spoiler Upper Surface Outboard Aft Side Between WS 502 And WS 494,6.</p> <p>2.4. A gép további üzemeltetését 2004.10.24 24:00 óráig engedélyezte az MO az SRM vonatkozó részének alkalmazása alapján. A műszaki szolgálat a sérülés végleges javításáig felvette a #104755-1 DIR-t.</p> <p>2.5. A repülőgépre 2004.10.25-én 22:50-kor a KTO kiadta a tervezett Service Check mellékleteként a 04ME1269 számú Job Order alapján végrehajtandó Spoiler javítást is. A műszaki szolgálat a karbantartás végrehajtása során a sérült Spoilert leszerelte, és az ACE Kompozit műhelyében megjavította, majd visszaszerelte a repülőgépre.</p> <p>2.6. A műszaki szolgálat Spoiler sérülést a repülőgép Damage File-ben, és a Damage Chart-ba bejegyezte.</p> <p>2.7. A műszaki szolgálat 2004.10.27-én 05:00-kor a #104755-1 DIR-t, lezárta.</p> <p>2.8. A műszaki szolgálat a végrehajtott hibajavítást a WSS-en a #1023512 AFL-en a #04ME1269 JO-en, #3221 JS-en, #25620 ER-en (Examination Report), és a #104755-1 DIR-en előírászerűen okmányolta</p> <p>2.9. Az SzB egy hónapra visszamenően megvizsgálta repülőgép üzemeltetési okmányait, a sérüléssel kapcsolatba hozható bejegyzést nem talált.</p> <p>2.10. A repülőgép a 2004.10.22-i BUD-i visszaérkezéséig az ARMS szerint 2080,6 órát és 1264 ciklust üzemelt.</p> <p>2.11. A repülőgép 1024046 számú AFL lapján a 2004.10.22-i BUD-i visszaérkezésekor 2091 óra 13 perc, és 1275 ciklus szerepelt. Az AFL-en göngyölt üzemidő 10:37 perccel és 9 ciklussal volt több, mint az ARMS által megadott érték.</p>			

- 2.12. A sérülés nagysága és elhelyezkedése alapján nagy valószínűséggel állítható, hogy azt a repülőgép a leszálláshoz való megközelítése során kis magasságában, egy kistestű madárral való ütközése eredményezte, akkor, amikor a Spoiler kitérített helyzetben volt.
- 2.13. Mivel az ütközés távol volt a törzstől az ütközés hangját a hajózó személyzet nem észlelhette.

III. Következtetések:

1. Az SzB a 200410.22-i HA-LOJ lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgép L/H Spoiler sérülés pontos okát minden kétséget kizáróan megállapítani nem tudta, de a sérülés elhelyezkedése, nagysága alapján feltételezi, hogy a sérülés a repülőgép leszállásakor, a kis magasságában való repülés során egy kistestű madárral történt ütközéskor keletkezett.
2. Az SzB a repülőgép sérülését az üzemeltetés velejárójának tekinti, ezért megelőző intézkedés kiadását nem kezdeményezi.
3. Az SzB álláspontja szerint a hajózó személyzet tevékenysége az eset kapcsán előírás szerű volt.
4. Az SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat hibajavító és javítást okmányoló tevékenysége jó volt.
5. Az SzB megállapította, hogy kisebb, de nem elhanyagolható eltérés volt, a repülőgép AFL-en a hajózók által vezetett, és az ARMS által rögzített üzemidők között.

IV: Biztonsági ajánlások:

- 4.1. Az SzB a repülőgép L/H No:1 Spoiler sérülését az üzemeltetés velejárójának tekinti, ezért egyéb, megelőző intézkedés kiadását nem tartja szükségesnek.
- 4.2. Az SzB ajánlja a Szakmai Jegyzőkönyv érintett állományok előtti oktatólagos ismertetését.
- 4.3. Az SzB ajánlja, hogy az érintett szakterületek vizsgálják meg az üzemidő eltérést, és módosítsák, vagy az ARMS, vagy az AFL adatokat.

V: Kockázati osztály:

„ D,, (Medium/Low) (Közepes/kicsi)

VI: Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Turcsányi Olivér
RBO Vezető

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

Dátum: 2004. november 21.

VII: Tett biztonsági intézkedések:

Az SzB véleménye szerint az esemény kapcsán azonnali intézkedés kiadására nem volt szükség.

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Aláírás:

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

Dátum: 2004. november 21.

Lapszám: 2