

| 32/2005 számú REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP (Földi sérülés) | | MALEV Hungarian Airlines Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813 |
|---|--|---|
| Esemény dátuma: | Esemény időpontja (LT): | Esemény helye: <i>Budapest-i észlelés</i> |
| 2005. 02. 23. | <i>Nem azonosítható</i> | Esemény besorolása: <i>Földi sérülés</i> |
| Értesítés vételének Dátuma: | Értesítés vételének Időpontja (LT): | Értesítő személye: <i>Vezető tervező</i> |
| 2005. 02. 23. | 12:40 | Egyebek: - |
| Légijármű típusa: <i>Boeing 737-600</i> | A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi, utasforgalm</i> | |
| Légijármű lajstromjele: <i>HA-LOD</i> | Járatszám: <i>MA-615 (STN-BUD)</i> | |
| A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban) | | |
| Személyzet | Név | Sérülés jellege: |
| Légijármű parancsnoka | <i>férfi</i> | <i>Az esemény leírás szerint</i> |
| Első tiszt | <i>férfi</i> | |
| Egyéb hajózó | - | |
| Légiutas-kísérők száma | <i>4 fő</i> | |
| Szállított személyek (utasok) száma: <i>37 fő</i> | Szállított áru jellege: <i>normál</i> | |
| Személyi sérülés történt: <i>nem</i> | Veszélyes: <i>nem</i> | |
| I. Az esemény leírása: | | |
| <p>A 2005.02.23.-i MA-615-ös Stansted-Budapest járatot követően, a „Transit Check” érkezés utáni (A/A) karbantartás végrehajtása közben, a Malév RT műszaki szolgálat, egy-egy enyhe átmenetű benyomódást talált a repülőgép bal oldali vízszintes vezérsík belépőjein. A Műszaki szolgálat, a Mérnökszolgálati osztály bevonásával, minősít a sérüléseket, és azok végleges javításáig DIR-t állított ki.</p> | | |
| II. Kivizsgálás: | | |
| <p>1. A PoLéBiSz az esemény kivizsgálását, a 294-5529 számú levelében, üzemeltetői hatáskörbe utalta.</p> <p>2. A repülőgép sérülés tényét a Malév RT műszaki szolgálat, a 2005.02.23.-i MA-615-ös Stansted-Budapest járat követően, a „Transit Check” érkezés utáni (A/A) karbantartásának végrehajtása során észlelte. A sérülés 1026430 számú AFL lapon okmányolta az alábbiak szerint:</p> <p>There are two dents on:</p> <p>1. R/H horizontal stabilizer L/E at STA 66,5-75 dimensions:257x98x14,5 mm, 2. L/H hor. Stab. L/E at STA 175,5-184,7 dimensions:170x60x7,3 mm.</p> <p>A hajózó személyzet a sérülésekről nem tudott, ezen tényről a műszaki szolgálattól értesült.</p> <p>3. Kérésre a hajózó személyzet kitöltötte a „Repülőgépparancsnoki Jelentés”-t, amiben a következő tájékoztató adta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A BUD-STN szakaszra Budapesten jégtelenítették a repülőgépet. ▪ STN-ben visszaindulás előtt a gépet átvizsgáltuk, sérülést nem láttunk. Mivel az éjszaka folyamán hó volt, a gép felületei erősen havasak voltak. Vélhetően, ha sérülés van a gép vízszintes vezérsíkján, a föld nem vettük volna észre. ▪ STN-ben a gép indulása előtt ismét jégtelenítettük a repülőgépet, de esetleges ütközést nem éreztünk. ▪ Az út folyamán madárral való ütközést sem éreztünk. <p>4. A műszaki szolgálat kiállította az M.23/02/2005/1 számú Műszaki Döntéskérő lapot, ahol megadva a sérülés pontos helyét és nagyságát, kérte a Mérnökszolgálati Osztály döntését a repülőgép továbbüzemeltetési feltételeiről.</p> <p>6. A Mérnökszolgálati Osztály üzemtechnológusa, a döntésében egyrészt engedélyezte a repülőgép további üzemeltetését a sérülésekkel való továbbüzemeltését, ideiglenes javítás nélkül, másrészt igényelte DIR kiállítását a sérülés</p> | | |

SRM szerinti javítására, 2004.02.23. 24:00 határidő megszabásával. A döntés indoklásaként „Géphiány” v megadva.

7. A Malév RT műszaki szolgálat kiállította a sérülések javítására vonatkozóan a 0106413-1 számú DIR lapot, am előírásosan okmányoltak a 1026430 számú AFL lapon.
8. A Mérnökszolgálati Osztály a vízszintes vezérsík belépőél sérülések sárkány szerkezeti javítására kidolgozta 05ME0303 és a 05ME0307 számú Job Ordere-ket, amelyeket a Malév RT és az ACE kft. műszaki szolgál 2005.02.24.-én végrehajtott.
9. A Malév RT Műszaki szolgálat a javítások befejezése után lezárta a hibajavítás halasztására felvett 0106413 számú DIR lapot, a repülőgép üzemképességét tanúsította a 1026432 számú AFL lapon.

III. Megállapítások:

1. Az SzB a rendelkezésre álló adatok alapján, a HA-LOD lajstromjelű repülőgép 2005.02.23.-i földi sérül. keletkezésének pontos okát és okozóját meghatározni nem tudta, azonban nagy valószínűséggel feltételezi ho az a stanstedi induláskor keletkezhetett, amikor a járat előkészítése során a vízszintes vezérsík közvetl közelében jégtelenítő kocsival mozogtak.
2. Az esemény kapcsán a Malév RT hajózó személyzet, és a műszaki szolgálat felelőssége nem merült fel, elvégzett munkák okmányolását szakszerűen végrehajtották.
3. Az SzB nem ért egyet a Mérnökszolgálati Osztály M.23/02/2005/1 számú Műszaki Döntéskérő lapon dokument. döntésének indoklásával, ahol csak a „Géphiány” volt megadva, a sérülés javítás elhalasztás lehetőségén műszaki indoklása (pl. a sérült terület ellenőrzése, repedés mentessége, stb.) nélkül.
4. A vízszintes vezérsík belépőél sérülések más fedélzeti egység-, rendszer működésében, vagy állapotában n okozott rendellenességet.

IV. Biztonsági ajánlások:

1. Az SzB ajánlja a Szakmai jegyzőkönyv anyagának tájékoztatólagos ismertetését az érintett hajózó és műszaki állomány részére.
2. Az SzB javasolja, hogy a hajózó személyzetek, kritikus időjárási körülmények esetében is, törekedjenek teljes értékű repülőgép külső átvizsgálásra, annak érdekében, hogy a rejtett repülőgép sérülések is felfedhetők és okmányolhatók legyenek.
3. Az SzB ajánlja, hogy műszaki döntések meghozatalánál szakmai indoklásokkal legyen a döntés indokolva és alátámasztva.

V. Kockázati osztály:

Az SzB a repülőgép budapesti állóhelyen felfedezett vezérsík sérülését a „D” Alacsony (Low/Medium) kockázati osztályba sorolta.

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:


Takács László
Repülésbiztonsági felügyelő, a bizottság vezetője

Kovács László
Malév RBO. Vezető, bizottsági tag

Lapszám: 2

Aláírás:


.....


.....

Dátum: 2005. augusztus 31.