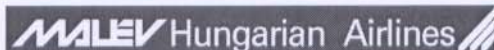


**033/2005 számú  
REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP**



Repülésbiztonsági Osztály  
Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813

Esemény dátuma: 2005.02.23.	Esemény időpontja (LT): 18:25	Esemény helye: <i>Párizs</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2004.10.07.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 18:35	Esemény besorolása: <i>Földi sérülés</i>
Légijármű típusa: <i>B 737-600</i>	Légijármű lajstromjele: <i>HA-LON</i>	Értesítő személye: <i>RÜO Műszakvezető</i>
A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi Utasforgalmi</i>		Egyebek:
Járatszám: <i>MA-551</i>		Járat: <i>CDG-BUD</i>

A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)

Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka		<i>Személyi sérülés nem történt.</i>
Első tiszt		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma		

Szállított személyek (utasok) száma:	Szállított áru jellege: <i>Nincs</i>
Személyi sérülés történt: <i>Nem történt</i>	Veszélyes áru jellege: <i>Nincs</i>

**I. Esemény leírása:**

2005 február 23-án a kijelölt hajózó személyzet a **HA-LON** lajstromjelű **B 737-600** típusú repülőgéppel-, 85 utassal a fedélzetén- a **MA-551** számú **CDG-BUD** menetrendszerű járatot teljesítette.  
A BUD-i leszállást követően a repülőgéppel a hajózó személyzet a forgalmi állóhelyre állt.  
A repülőgép földi átvizsgálása során a BUD-i műszaki szolgálat a repülőgép jobb vízszintes vezérsíkján kb. 150 cm-re a gép törzsétől egy 230 x 94 mm felületű és 9,5 mm mélységű enyhe átmenetű benyomódást talált.  
A műszaki szolgálat minősítette a vezérsík sérülését, és az üzemképesség eldöntése miatt **Műszaki Döntéskérő Lapot** (tov: MDL) állított ki, a MO sárkány szerkezeti szakmérnökének véleményének beszerzése miatt.  
A MO sárkány szerkezeti szakmérnök a sérülés környezetének repedésvizsgálatát követően engedélyezte a repülőgép további üzemeltetését **DIR** felvételével a következő **PH check**-ig engedélyezte.

A fentieket követően a kijelölt hajózó személyzet a következő **MA-614 BUD-STN** menetrendszerű járatot a repülőgéppel, indulási késés nélkül rendben teljesítette.

**II. Kivizsgálás:**

- 2.1. A repülőgép BUD-i érkezését követő földi átvizsgálása során a műszaki szolgálat a repülőgép jobb vízszintes vezérsík belépő élén egy **230 x 94 mm** felületű **9,5 mm** mélységű enyhe átmenetű benyomódás észlelt.
- 2.2. A BUD-i műszaki szolgálat a sérülést a 1026361 számú AFL lap 1-es rovatába okmányolta az alábbiak szerint:  
„**There is a Dent On R/H Horizontal Stabiliser L/E At 92,7-111,1 STA. Dimensions: 230x94x9,5 mm.**”
- 2.3. A hajózó személyzet a sérülésről nem tudott, a sérülés létezéséről a műszaki szolgálattól értesült.
- 2.4. A **MA-551** számú **CDG-BUD** menetrendszerű járatot teljesítő repülőgép parancsnoka, írásbeli jelentésében a következőket közölte:
  - A repülőgépet utoljára BUD-n jégtelenítették,
  - A repülőgép Párizsban utashídon állt, és jégtelenítés nem történt,
  - A repülőgép párizsi körújárása során a személyzet a gép külső felületén sérülést nem észlelt.
  - A repülőgépet a visszaúti járat során semmiféle különös, a szokásostól eltérő jelenség nem érte.
- 2.5. A BUD-i RÜO műszaki szolgálat megvizsgálta a vezérsík sérülését és mivel annak nagysága meghaladta a típusra érvényes SRM-ben megadott értéket, ezért a továbbüzemeltetés feltételeinek meghatározása céljából kiállította az **M.23/02/2005/2** számú MDL lapot.
- 2.6. A MO sárkány szerkezeti szakmérnöke engedélyezte az SRM szerinti javítás végrehajtásának elhalasztását, és a repülőgép további üzemeltetését a **111351-1** számú **DIR** felvételével a soron következő **PH check**-ig, de legkésőbb 2005.03.26-ig.
- 2.7. A MALÉV Rt Karbantartás Irányítási Szabályzat és Karbantartás Szervezeti Szabályzat (tov: **MME & MOE**) 3.fejezet/3.8 pont/3-8-4oldal /3. bekezdése rendelkezik a fenti témában, az alábbiak szerint:  
„a repülőgép szerkezet sérülési (korrózió, repedés, törés stb.) –javításának későbbi időpontra való halasztása csak abban az esetben lehetséges, amennyiben a repülőgép gyártója által kiadott ok-

mány, dokumentáció (elsősorban, de nem kizárólag az AMM, SRM, CPM) az adott hibára, sérülésre vonatkozóan **halasztási lehetőséget tartalmaz.**"

- 2.8. *A repülőgép jobboldali vízszintes vezérsík sérülésének alakjából és elhelyezkedéséből arra lehet következtetni, hogy az nagy valószínűséggel a BUD-i indulás előtti **jégtelenítése** során, vagy a **Catering** kocsi gép közeli mozgása során keletkezett.*
- 2.9. *A KTO a vízszintes vezérsík sérülés végleges hibajavítását 2005. 03. 23-i **PH-5** karbantartáshoz kiadta.*
- 2.10. *A belépőél javítását a PH karbantartás során az ACE Lemezes szakműhelye végrehajtotta és előírászerűen okmányolta. A DIR-t 2005. 03. 26-i dátummal lezárták.*
- 2.11. *A repülőgéppel a végleges hibajavításig több járatot teljesítettek, a sérülésre vonatkozó észrevétel nélkül.*
- 2.12. *A repülőgép a 2005. 02. 23-i CDG-i földi sérülései az ARMS szerint **2330,2** órát és **1405** ciklust üzemelt.*
- 2.13. *A repülőgép **1026361** számú **AFL** lapján **2332** óra **01** perc, és **1413** ciklus szerepel.*

### **III. Megállapítások**

- 3.1. *Az SzB a **HA-LON** lajstromjelű **B 737-600** típusú repülőgép **2005.02.23-i** földi sérülés keletkezésének pontos okát és okozóját minden kétségen kizáróan meghatározni nem tudta, de nagy valószínűséggel feltételezi, hogy az a BUD-i induláskor keletkezhetett, amikor a járat előkészítése során, a repülőgép jobb oldali vízszintes vezérsík közvetlen közelében jégtelenítő kocsival, vagy a **Catering** kocsival mozogtak.*
- 3.2. *A repülőgép üzemeltetési okmányaiból megállapítható, hogy a sérülés meghaladta a típusra a **Boeing** által kiadott **SRM**-ben engedélyezett mértéket.*
- 3.3. *A SzB álláspontja szerint, a **MALÉV Rt** Karbantartás Irányítási Szabályzat és Karbantartás Szervezeti Szabályzat (**MME & MOE**) 3.fejezet /3.8 pont /3-8-4.oldal /3. bekezdésében leírtak (lásd 2.1 és 2.7 pontokat) alkalmazása a tárgybeli sérülést illetően, a sérülés nagysága miatt, **nem előírászerű**, és a tartalma alapján nem megengedett.*
- 3.4. *A műszaki szolgálat a gép érkezését követő hibafeltáró és minősítő tevékenysége, kivéve a **MME & MOE** 3.fejezet/3.8 pontban leírtak alkalmazásának kivételével, jó volt.*
- 3.5. *Az SzB megállapította, hogy a **HA-LON** lajstromjelű repülőgép esetén, az esemény időpontjában **kisebb eltérés** volt, az **AFL**-n okmányolt, és az **ARMS** által rögzített **repült idő**, és **ciklusszám adatokban**.*

### **IV. Biztonsági ajánlások:**

- 4.1. *Az SzB ajánlja, hogy a Műszaki Igazgatóság vizsgálja meg a **MME & MOE**) 3.fejezet/3.8 pontjában leírtak **kiegészítésének lehetőségét**, a **PLH**-val egyeztetett módon, hogy a **MME & MOE** 3.fejezet/3.8 pontja egyértelmű rendelkezést tartalmazzon azon esetekre is, amikor a repülőgép sérülése meghaladja, a géptípusra a gyártó által kiadott **SRM**-ben engedélyezett mértékű sérülést.*
- 4.2. *Az SzB felhívja figyelmet az **érvényes és hatóságilag jóváhagyott** Társasági Eljárások szerinti munkavégzésre (lásd: **MME & MOE** 3. Fejezet /3.8 pontja).*
- 4.3. *Az SzB ajánlja, hogy a **Műszaki Igazgatóság** határozza meg azon sárkány szerkezeti szakmérnökök körét, akik a 4.1 pont alapján jogosultak dönteni és eljárni azon esetekben, amikor a repülőgép sérülése meghaladja, a géptípusra a gyártó által kiadott **SRM**-ben engedélyezett mértékű sérülést.*
- 4.4. *Az SzB ajánlja, hogy a Műszaki Igazgatóság vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a 4.2 pontban meghatározott szakmérnökök erre a tevékenységre külön társasági megbízást kaphassanak.*
- 4.5. *Az SzB ajánlja, hogy az érintett szakterületek vizsgálják meg az üzemidő eltérést, és módosítsák, vagy az **ARMS**, vagy az **AFL** adatokat.*
- 4.6. *Az SzB ajánlja a Szakmai Jegyzőkönyv érintett állományok előtti oktatólagos ismertetését.*

**V. Kockázati osztály:**

*Az SzB a repülőgép BUD-i állóhelyen felfedezett vezérsík sérülést „C” Közepes (Medium/Medium) kockázati osztályba sorolta*

**VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:**

**Náfrádi József Zoltán**

*Repülésbiztonsági felügyelő a Bizottság vezetője*

**Turcsányi Olivér**

*Malév RBO Vezető Bizottsági tag*

**Aláírás:**

*Náfrádi József Zoltán*

*Turcsányi Olivér*

**Dátum:**

*Budapest, 2005-04-26.*

**VII. Azonnali biztonsági intézkedések:**

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

**VIII. A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:**

**Náfrádi József Zoltán**

*Repülésbiztonsági felügyelő*

**Aláírás:**

*Náfrádi József Zoltán*

**Dátum:**

*Budapest, 2005-04-26.*

**Lapszám: 3**