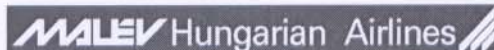


035/2005 számú
ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP



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

Esemény dátuma: 2005.02.26.	Esemény időpontja (LT): 15:05	Esemény helye: <i>Amsterdam</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2005.02.26.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 19:15	Esemény besorolása: <i>Műszaki Meghibásodás</i>
Légijármű típusa: <i>Fokker 70</i>	Légijármű lajstromjele: <i>HA-LMA</i>	Értesítő személye: <i>Vezető Tervező</i>
A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi Utasforgalmi</i>		Egyebek:
Járatszám: <i>MA-665 AMS-BUD</i>		
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	<i>Nem Publikus.</i>	<i>Nem volt.</i>
Első tiszt		
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma		
Szállított személyek (utasok) száma: <i>50 fő</i>	Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt: <i>Nem volt</i>	Veszélyes: <i>Nem volt</i>	

I: Esemény leírása:

2005.02.26-án a kijelölt hajózó személyzet a HA-LMA lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgéppel a MA-665 számú AMS-BUD menetrendszerű járat teljesítésére készült.

Az AMS-i leszállás után kis idővel, az állóhelyre történt begurulás után az ajtónyitáskor, az utasbejárat ajtó földre érésekor egy, az ajtó lenyílási környezetében a betonon felejtett féktuskótól, megsérült.

A sérülés az ajtót kitámasztó gumigörgő hátsó áramvonalazó műanyag burkolatán keletkezett.

Az AMS-i Műszaki szolgálat a repülőgép állóhelyre állását követően megvizsgálta az áramvonalazó burkolat állapotát, és visszaszerelte a repülőgépre azt.

A járatot a kijelölt személyzet, a repülőgéppel, utasokkal a fedélzetén, AMS-i indulási késés nélkül, rendben teljesítette.

A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát a 507/2005 iktatószámú telex-ben üzemeltetői hatáskörbe utalta. A vizsgálatot a Malév Rt. RMO osztálya végezte el.

II. Kivizsgálás:

2.1. A repülőgép személyzete a repülőgép ajtó kitámasztó görgő áramvonalazó sérülését a 1026416 számú AFL-en az alábbiak szerint okmányolta:

„FOR INFORMATION: BECAUSE ONE PASSENGER DOOR AFTER OPENING WAS STANDED THE A CHOCK. PLEASE CHECK IT THE RUBBER CHOCK SEEMS TO BE CRACKED”

2.2. A BUD-i műszaki szolgálata a repülőgép hazaérkezése után megvizsgálta és lecserélte a (FAIRING OF DOOR ROLLER) az ajtó kitámasztó gumigörgő menetirány szerinti hátsó áramvonalazó műanyag burkolatát, és megállapította, hogy az ajtó kitámasztó gumigörgő menetirány szerinti hátsó áramvonalazó műanyag burkolatának két belső rögzítő füle letört, és a hátsó rögzítő csavar fészke megrepedt kitágult.

2.3. A meghibásodott burkolat:

- **Megnevezése:** FAIRING OF DOOR ROLLER (ajtó kitámasztó gumigörgő áramvonalazó műanyag burkolata)

- **P/N:** A 26496-001 **S/N:** nincs.

- A repülőgépen nagy valószínűséggel az ajtó felépítése óta üzemelt, üzemideje a sárkány üzemidővel egyezik meg, ami jelen esetben: 21651,4 óra, illetve 15670 ciklus.

2.4. A műszaki szolgálat a sérült ajtó kitámasztó gumigörgő áramvonalazó műanyag burkolatot lecserélte az AMM 52-11-00-210-016/026-AOO alapján. Az ajtó burkolatának környékét szintén megvizsgálta, repedést nem tapasztalt.

2.5. A hibajavítást a 1026416 számú AFL lapon okmányolta.

2.6. Az SzB összehasonlította a repülőgép AFL lapjain, a hajózó személyzetek által vezetett üzemidő nyilvántartást mely az esemény idején 21660 óra 27 perc, és 15675 ciklus volt, az ARMS rendszer rögzített adataival, ami 21651,4 óra, és 15670 ciklus volt. Az AFL lapon 9 óra 03 perccel, és 5 ciklussal volt több mint az ARMS által rögzített értékek.

2.7. A repülőgép visszauti járatát a hajózó személyzet sérült ajtó kitámasztó gumigörgő áramvonalazó műanyag

burkolattal teljesítette, ami felesleges kockázatot jelentett, mert a burkolat leválása esetén az, a hajtóműbe kerülhetett volna.

III. Következtetések:

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMA lajstromjelű Fokker 70 típusú repülőgép 2005.02.26-i AMS-i földi sérülését a repülőgép állóhelyén az ajtó lenyílási körzetében felejtett féktuskó okozta. A féktuskó nem az előírt helyen való tárolásáért az AMS-i földi kiszolgáló szervezet a felelős.
- 3.2. Az SzB azonnali intézkedésként FAX-ban tájékoztatta az AMS-i földi kiszolgálásra szerződött partner vezetését a gépsérülésről, és azonnal végrehajtandó megelőző intézkedés kidolgozását, és kiadását szorgalmazta. A RMO végül rendkívüli soron kívüli helyszíni ellenőrzést hajtott végre az AMS-i földi kiszolgálás ellenőrzésére, ahol a felmerült problémákat részletesen megbeszélték.
- 3.3. Az SzB álláspontja szerint a hajózó személyzet tevékenysége, a ajtó kitámasztó gumigörgő áramvonalazó műanyag burkolat visszaszerelésétől eltekintve, nem kifogásolható.
- 3.4. Az SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat AMS-i földi sérülését követő hibakereső, hibajavító és javítást okmányoló tevékenysége jó volt.
- 3.5. Az SzB álláspontja szerint az AMS-i műszaki szolgálat AMS-BUD-i járatra történő gépelőkészítő tevékenysége kifogásolható, mivel nem vette figyelembe a sérült ajtó kitámasztó gumigörgő áramvonalazó műanyag burkolat repülés közbeni leesésének, és a hajtóműbe való bekerülésének lehetőségét.
- 3.6. Az SzB megállapította, hogy a HA-LMA lajstromjelű repülőgép esetén, az esemény időpontjában nem nagy eltérés volt az AFL-en okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.

IV: Biztonsági ajánlások:

- 4.1. Az SzB álláspontja szerint az AMS-i műszaki szolgálat által a féktuskó helytelen helyen hagyásából adódó repülőgép sérülés az üzemeltetés velejárója, külön megelőző intézkedés kiadását, az egyszeri intézkedések megtétele, és a rendkívüli helyszíni ellenőrzés végrehajtásán túlmenően, nem tartja indokoltnak.
- 4.2. Az SzB ajánlja, hogy az Repülési Igazgató hívja fel a hajózó személyzetek figyelmét, a gép külső felületén elhelyezett különböző burkolatok, áramvonalazó borítások megbízható rögzítésének fontosságára, illetve e burkolatok nem biztos rögzítése esetén, azok hajtóműbe kerülésének lehetőségére.
- 4.3. Az SzB ajánlja jelen SzB jegyzőkönyv érintett területek előtti oktatólagos ismertetését.

V: Kockázati osztály:

- 5.1. Az SzB a repülőgép AMS-i földi sérülését „C”, közepes kockázati osztályba sorolta.

VI: Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

Turcsányi Olivér
RMO Vezető

Aláírás:

.....
.....

Dátum: 2005. Április 19.

VII: Tett biztonsági intézkedések:

Az SzB álláspontja szerint, az esemény kapcsán, a 3.2 pontban részletezett, azonnali megelőző intézkedés kiadására szükség volt.

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:

.....
.....

Dátum: 2005. Április 19.

Lapszám: 2