

| 63/2005 számú<br>REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP<br>(Légiüzemeltetéshez kapcsolódó<br>rendellenesség)  |   | <b>MALEV</b> Hungarian Airlines<br>Repülésbiztonsági és Minőségügyi Osztály<br>Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813 |
|---|---|--|
| <b>Esemény dátuma:</b>  | <b>Esemény időpontja (LT):</b>                                | <b>Esemény helye:</b> Budapest-i megközelítés, FL 340  |
| 2005. 04. 17.   | 19:48   | <b>Esemény besorolása:</b> Légiüzemeltetéshez kapcsolódó egyéb rendellenesség  |
| <b>Értesítés vételének Dátuma:</b>  | <b>Értesítés vételének Időpontja (LT):</b>                    | <b>Értesítő személye:</b> Repülőgép parancsnok   |
| 2005. 04. 18.   | 06:30   | <b>Egyebek:</b> -  |
| <b>Légijármű típusa:</b> Boeing 737-700   | <b>A repülési feladat jellege:</b> Kereskedelmi, utasforgalmi |  |
| <b>Légijármű lajstromjele:</b> HA-LOA   | <b>Járatszám:</b> MA-753 (CPH-BUD)                            |  |
| <b>A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)</b>   |   |  |
| <b>Személyzet</b>   | <b>Név</b>  | <b>Sérülés jellege:</b>  |
| <b>Légijármű parancsnoka</b>  | férfi   | nincs  |
| <b>Első tisz</b>  | férfi   |  |
| <b>Egyéb hajózó</b>   | -   |  |
| <b>Légiutas-kísérők száma</b>   | 4 fő  |  |
| <b>Szállított személyek (utasok) száma:</b> 90 fő   |   | <b>Szállított áru jellege:</b> normál  |
| <b>Személyi sérülés történt:</b> nem  |   | <b>Veszélyes:</b> nem  |
| <b>I. Az esemény leírása:</b>   |   |  |
| <p>A 2005.04.17.-i MA-753-as Koppenhága-Budapest járaton, az FL 340 repülési magaságról történő süllyedés közben bejeleztek a hátsó utas-bejárati és szerviz ajtók nyitottságára figyelmeztető fényjelzések. Az utaskísérők ellenőrizték az ajtók megfelelően zárt állapotát. A repülőgép felhőben, közepes levegő turbulencia viszonyok között repült, a belső kabinyomás folyamatosan normális értékű volt. Az ajtó jelzések FL 240 magasságon megszűntek.</p>  |   |  |
| <b>II. Kivizsgálás:</b>   |   |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A PoLéBiSz az esemény szakmai kivizsgálását a 838/2005 számú levelével üzemeltetői hatáskörbe utalta.</li> <li>2. Az esemény bekövetkezését a hajózó személyzet a 1038059 számú AFL lapon okmányolta, valamint előírásosan kitöltötte a „Repülőgép-parancsnoki Jelentés” dokumentumot.</li> <li>3. A hátsó utas-bejárati és szerviz ajtók figyelmeztető fényjelzései miatt az utaskísérők ellenőrizték az ajtók állapotát. <b>Az ajtók és zárszerkezeteik megfelelően zárt állapotban voltak.</b></li> <li>4. A repülőgép belső kabinyomása folyamatosan normális értékű volt.</li> <li>5. Az ajtó jelzések FL 240 magasságon csökkenő levegő turbulencia viszonyok között - megszűntek.</li> <li>6. A Malév RT műszaki szolgálata végrehajtotta a jelenség behatárolására vonatkozó előírást (FIN 52-10 task 801), a rendszer helytelen működésére utaló meghibásodást nem talált. Az elvégzett munka a 1038059 számú AFL lapon került okmányolásra, ahol a <b>műszaki szolgálat a repülőgépet üzemképesnek minősítette.</b></li> <li>7. Az SzB tanulmányozta az ajtó jelzésekre vonatkozó Boeing 737-600/700/800 „System Schematic Manual” és „Wiring Diagram Manual” dokumentációkat, a repülőgép két hátsó ajtajának elektromos kapcsolási rendszerében nem talált együttes meghibásodást okozó rendszer elemet.</li> <li>8. Az SzB megvizsgálta a repülőgép üzemeltetési okmányait 2005.03.01. és 2005.05.31. közötti időszakra vonatkozóan, az okmányok az eseménnyel összefüggésbe hozható bejegyzést nem tartalmaztak.</li> </ol> |   |  |

### III. Megállapítások:

1. Az SzB a rendelkezésre álló adatok alapján megállapította, hogy a **hátsó utas-bejárati és szerviz ajtók figyelmeztető fényjelzései** elektromosan egymástól függetlenül, valószínűleg az adott repülési magasságon lévő turbolens levegő áramlási viszonyok következtében jeleztek.
2. A jelenség a vizsgált 3 hónapos repülőgép üzemeltetési időszakon belül nem ismétlődött meg, így az SzB az **eseményt véletlenszerű jelzésnek minősítette.**
3. A esemény más fedélzeti egység-, rendszer működésében, vagy állapotában, a repülőgép üzemeltetésében nem okozott rendellenességet.
3. Az esemény kapcsán a Malév RT hajózó személyzet, és műszaki szolgálat felelőssége nem merült fel, az adott szolgálatok eseménnyel kapcsolatos tevékenysége és annak okmányolása előírással volt.

### IV. Biztonsági ajánlások:

1. Az SzB **javasolja** a Szakmai Jegyzőkönyv anyagának tájékoztatólagos ismertetését az érintett B-737 hajózó és műszaki állomány előtt.
2. Az SzB egyéb biztonsági javaslat kiadását nem tartja indokoltnak.

### V. Kockázati osztály:

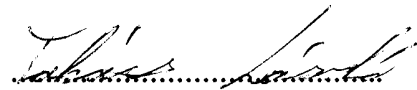
Az SzB a légi jármű légi üzemeltetéshez kapcsolódó rendellenességét az **„E” Minimális (Low/Low) kockázati osztályba sorolta.**

### VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

**Takács László**  
Repülésbiztonsági felügyelő, a bizottság vezetője

**Kovács László**  
Malév RBO Vezető, bizottsági tag

### Aláírás:



Dátum: 2005. július 30.

### VII. A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

**Takács László**  
Repülésbiztonsági felügyelő

### Aláírás:

Dátum:

Lapszám: 2