

**87/2005 számú
REPÜLŐESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP
(Műszaki meghibásodás)**

MALEV Hungarian Airlines

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

Esemény dátuma: 2005. 05. 20.	Esemény időpontja (LT): 9:10	Esemény helye: London, Stansted repülőtér Esemény besorolása: Repülőgéphez kapcsolódó műszaki meghibásodás
Értesítés vételének Dátuma: 2005. 05. 20.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 9:30	Értesítő személye: OCC Egyebek: -----
Légijármű típusa: Boeing 737-600	A repülési feladat jellege: utasforgalmi	
Légijármű lajstromjele: HA-LOG	Járatszám: MA-614 (BUD – STN)	
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	férfi	Nem történt
Első tiszt	hölgy	
Egyéb hajózó	-----	
Légiutas-kísérők száma	4 fő	
Szállított személyek (utasok) száma: 114 fő	Szállított áru jellege: normál	
Személyi sérülés történt: nem	Veszélyes: nem	
I. Az esemény leírása:		
<p>2005. 05. 19.-20.-án London/Stansted repülőtéren, a MA-614/615 járat éjszakai állásidejében, a HA-LOG repülőgép elektromos akkumulátorai lemerültek. Az akkumulátorok lemerülését a hajózó személyzet észlelte a reggeli járat előtti repülőgép ellenőrzés végrehajtásakor. A helyi szerződött műszaki szolgálat – csere akkumulátorok hiányában – a repülőgép lemerült akkumulátorait újratöltette a műszaki bázison, majd eredeti pozícióba visszazserelte az akkumulátorokat. A repülőgép személyzete 8 óra 35 perc indulási késéssel teljesítette a járatot.</p>		
II. Kivizsgálás:		
<ol style="list-style-type: none"> A PoLéBiSz az esemény szakmai kivizsgálását üzemeltetői hatáskörbe utalta. Az éjszakai járatnál, a repülőgép elhagyásakor a személyzet felcsatlakoztatott külső áramforrással hagyta ott a repülőgépet. A külső áramforrás lecsatlakoztatása után, a repülőgép elektromos rendszerének nem előírásos kikapcsolását követően merült le mindkét elektromos akkumulátor. A repülőgép fő és kiegészítő akkumulátorának lemerülését a helyi szerződött műszaki szolgálat a 1048540 számú AFL lapon okmányolta. Az akkumulátorok javítására vonatkozóan a helyi műszaki szolgálat kiállította az FLS Aerospace (UK) Ltd. 32657 számú munkamegrendelő lapját, amin a szükséges tevékenységek végzését igényelték az „Akkumulátor Műhely”-től. A „Műhely”-ben az akkumulátorokat feltöltötték, működés ellenőrzést végeztek, a munkákat okmányolták a munkamegrendelő lapon. A hajózó személyzet az eseménnyel kapcsolatos információkat „Repülőgépparancsnoki Jelentés”-en rögzítette. A repülőgép eredeti, feltöltött akkumulátorait a helyi műszaki szolgálat visszazserelte a HA-LOG-ra, ellenőrizte a működőképességüket és tanúsította a repülőgép üzemképességét a 1048540 számú AFL lapon. Ezt követően a STN – BUD járatot a repülőgép hibamentesen teljesítette. Az SzB megvizsgálta az eseményt megelőző időszakra vonatkozóan a repülőgép üzemeltetési okmányait 1 hónapra visszamenőleg. Az SzB a tárgybeli eseménnyel összefüggésbe hozható, elektromos rendszer hibára utaló hiba bejegyzést nem talált a repülőgép okmányai között. Az SzB megvizsgálta az esemény során lemerült elektromos akkumulátorok (P/N: 282T003-1 S/N: 113096 és 113099) karbantartási előírásoknak való megfelelőségét, valamint 2005. szeptember 27.-ig terjedően az akkumulátorok további felhasználását. Az SzB, a tárgybeli eseménnyel összefüggésbe hozható, akkumulátor karbantartási rendellenességet, illetve hasonló műszaki meghibásodást az adott akkumulátorokra vonatkozóan, a vizsgált okmányok között nem talált. 		

III. Megállapítások:

1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOG lajstromjelű repülőgép akkumulátorainak lemerülési hiba eseményét, a repülőgép elektromos rendszerének nem előírásos kikapcsolása idézte elő.
2. Az SzB valószínűsíti, hogy az esemény bekövetkezésének közvetett indoka, a hajózó személyzet és a helyi kiszolgáló személyzet közötti megbeszélés félreértelmezése volt.
3. Az eseményt követően, a Malév Rt. B 737 Főpilóta, a 3/2005. számú utasításában szabályozta a repülőgép elhagyását az éjszakai járatok hajózó személyzetei részére.
4. Az esemény más fedélzeti egység, rendszer működésében, vagy állapotában, nem okozott rendellenességet.
5. Az adott eseménynél a Malév Rt. hajózó szolgálat és a helyi műszaki szolgálat közös felelőssége állapítható meg.
6. Az eseménnyel kapcsolatos tevékenységek és azok okmányolása előírászerű volt.

IV. Biztonsági ajánlások:

1. Az SzB javasolja a Szakmai Jegyzőkönyv anyagának oktatólagos ismertetését az érintett B-737 hajózó állomány részére.
2. Az SzB javasolja, hogy a Repülési Igazgatóság gondoskodjon a B 737 Főpilóta, 3/2005 számú Utasítás utolsó bekezdése szerinti tevékenység („a szerződések érthetőbb formában való közzététele”) megvalósításáról.
3. Az SzB javasolja, hogy a Típus Főpilóták ismerjék meg a B 737 Főpilóta, 3/2005 számú Utasítását, és a saját területükre vonatkozóan döntsenek hasonló jellegű szabályozás kiadásáról.
4. Az SzB egyéb biztonsági javaslat kiadását nem tartja indokoltnak.

V. Kockázati osztály:

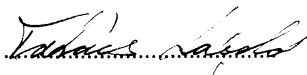
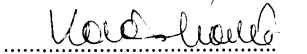
Az SzB a légi jármű üzemeltetéshez kapcsolódó műszaki eseményét a „D” Alacsony (Medium/Low/10) kockázati osztályba sorolta.

VI. Az eset vizsgálatát elvégezte:

Aláírás:

Takács László
Repülésbiztonsági felügyelő, a bizottság vezetője

Kovács László
Malév RBO Vezető, bizottsági tag

Lapszám: 2

Dátum: 2005. november 24.