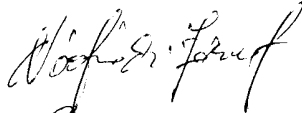


93/05 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági és Minőségügyi Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813	
Esemény dátuma: 2005.05.30.	Esemény időpontja (LT): 10:00	Esemény helye: Budapest	
		Esemény besorolása: Egyéb	
Értesítés vételének Dátuma: 2005.05.30.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 10:30	Értesítő személye: OCC	
		Egyebek:	
Légijármű típusa:	F-70	A repülési feladat jellege: utasforgalmi	
Légijármű lajstromjele:	HA-LME	Járatszám: MA-540	
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Személyzet	Név	Sérülés jellege:	
Légijármű parancsnoka	Férfi		
Első tiszt	Férfi	Nem volt	
Egyéb hajózó	-		
Légiutas kísérők száma	3		
Szállított személyek (utasok) száma: 45		Szállított áru jellege:	
Személyi sérülés történt: nem		Veszélyes: nem	
1. Esemény leírása: 2005.05.30-án a MA-540-es járatán a budapesti felszálláskor egy koppanó hangot hallott a személyzet. Az első tiszt arra gyanakodott, hogy valószínűleg a csomagtérben mozdulhatott el egy poggyász. Leszállást követően a repülőgép körbejárásakor a földi személyzet jelezte a kapitánynak, hogy az orrkúp a felső 1/3-ában benyomódott. Madárral való ütközésre utaló nyomokat nem találtak.			
2. Kivizsgálás: 2.1 A hamburgi állomásvezető a mobiltelefonjával készített egy felvételt az orrkúpon található benyomódásról és azt email-en megküldte a Feriegyi OCC-nek, aki továbbította az érintett Malév szolgálatoknak és a Repülésbiztonsági és Minőségügyi Osztálynak; 2.2 A Lufthansa műszaki szolgálata az orrkúpot megvizsgálta és -a benyomódás mértékéből- megállapította, hogy túréssen kívüli, mait azonnal cserélni kell; 2.3 Mivel cserealkatrész nem állt rendelkezésre Hamburgban, így Feriegyről utazott ki mentesítő személyzet az új orrkúppal a csere végrehajtására; 2.4 A mentesítő személyzet Hamburgban az AMM 53-01-00-900-819-A szerint lecserélte az orrkúpot és a repülőgépet üzemképesnek minősítette; 2.5 Az elvégzett munkálatokat a 1030564 sz. AFL lapon okmányolta; 2.6 Budapesti leszállást követően a csomagtérből kiemelve az orrkúpot -annak külső felületén- benyomódást már nem lehetett felfedezni, csupán némi festékleválást, illetve karcokra utaló jelet; 2.7 Az SzB 1 évre visszamenőleg megvizsgálva a repülőgép okmányait hasonló esetre utaló bejegyzést nem talált.			
3. Következtetések: 3.1 Mivel az orrkúp átvizsgálása során sem madárnyomokat sem egyéb ütközésre utaló jelet, illetve elektrosztatikus károsodásra utaló nyomokat nem talált a műszaki személyzet, ezért valószínűsíthető, hogy az orrkúpon keletkező benyomódást a gyártás során keletkező hiba okozta; 3.2 A leszerelt orrkúp részletes megvizsgálása során megállapítható, hogy annak belső rétege 1/3-ad részében felpúposodott, alatta pedig nagy mennyiségű víz halmozódott fel; 3.3 Az orrkúp belső rétege a gyártás során, a nem megfelelő illesztés vagy ragasztás következtében válhatott le, melynek hatására a méhsejt szerkezet is meggyengült és levált az orrkúp külső üvegszálal rétegeről; 3.4 A sorozatos igénybevétel következtében (torlónyomás, csapadék, hőmérséklet stb.) az orrkúp -így már meggyengült- külső felülete végül benyomódott; 3.5 A benyomódás mentén keletkező mikrorepedéseken keresztül szívároghatott be víz az orrkúpra.			

4. Kockázati osztály: „D” (M/L)	
5. Biztonsági javaslatok: 5.1 A hibás orrküpot a Malév javításra megküldte a Fokker Service-nek, az orrküpről Shop Report készül; 5.2 Az SzB biztonsági javaslat kiadását nem tartja indokoltnak.	
Az eset vizsgálatát elvégezte: Zerényi Roland Repülésbiztonsági felügyelő	Aláírás:  Dátum: 2005.06.14.
Lapszám: 2	


Sz. 050630.