


225-2005

| 163/2005 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP | |  Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 M:06209224381 Fax: 294-9813 | |
|--|---|--|---|
| Esemény dátuma: 2005.09.10. | Esemény időpontja (LT): 06:30 | Esemény helye: Budapest (13L) | Esemény besorolása: Madárral ütközés |
| Értesítés vételének Dátuma: 2005.09.10. | Értesítés vételének Időpontja (LT): 06:40 | Értesítő személye: OCC, Vezető Tervező | Egyebek: |
| Légijármű típusa: Boeing 737-800 | A repülési feladat jellege: Menetrendszerű | | |
| Légijármű lajstromjele: HA-LOC | Járatszám: MA241 | Útvonal: BEY-BUD | |
| A légijárművön tartózkodó személyek: | | | |
| Személyzet | Név | Sérülés jellege: | |
| Légijármű parancsnoka | Férfi | Nem volt. | |
| Első tiszt | Férfi | | |
| Egyéb hajózó | | | |
| Légiutas kísérők száma | 5 fő stv | | |
| Szállított személyek (utasok) száma: 147 fő | Szállított áru jellege: | | |
| Személyi sérülés történt: Nem volt | Veszélyes: Nem volt | | |
| I. Esemény leírása: | | | |
| <p>2005.09.10-én a HA-LOC lajstromjelű B 737-800 típusú repülőgép MA-241 számú BEY-BUD járatát követő földi átvizsgálás során, a földi műszaki szolgálat madárral ütközés nyomait észlelte a repülőgépen. A madárral ütközést a hajózó személyzet nem észlelte, de madarat látott a repülőgép környezetében, amikor a kb. 150 kts sebességgel a 13L leszállópályát, közelítette meg. Az ütközés következtében a repülőgép bal szárnyának belépő élén, a fékszárny áramvonalazó kúpjának felületén, és a fékszárnyon vékonyok voltak. A bal külső hátsó fékszárny belépő élén pedig egy 300 mm hosszú és 20 mm mély, tűrésen kívüli, bemaródás keletkezett.</p> <p>Az ütközés okozta hanghatást a repülőgép utasterében nem lehetett hallani.</p> <p>Az ütközés a bekapcsolt repülőgépi rendszerek működésében rendellenességet nem okozott, a repülőgéppel a személyzet rendben leszállt, a Ferihegy-i 13L pályára.</p> <p>Az esemény szakmai vizsgálatát a PoLéBiSz a 1983/2005 számú Fax-val Malév Rt. hatáskörbe utalta.</p> | | | |
| II. Kivizsgálás: | | | |
| <p>2.1. A repülőgép személyzete a madárral való ütközést nem észlelte, ezért az AFL lapon azt nem is okmányolta.</p> <p>2.2. A RÜO műszaki szolgálata a madárral való ütközést 1045620 számú AFL-en az alábbiak szerint okmányolta: „Bird Strike At L/H Outboard Aft Flap Leading Edge Inboard At #2 Aft Flap Track.”</p> <p>2.3. A repülőgépen a RÜO műszaki szolgálata elvégezte az alábbi tevékenységeket:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ellenőrizte a repülőgép külső felületeit az AMM 05-51-18 előírás szerint. Az ellenőrzés során rendellenességet nem talált; • Megtisztította a bal szárny belépő élét, bal fékszárny áramvonalazó kúpját a madármaradványoktól; • Leépítette a karbantartáson álló HA-LOF lajstromjelű repülőgépről a bal külső hátsó fékszárnyat; • Minősítette HA-LOF lajstromjelű repülőgépről leépített fékszárnyat; • Lecserélte a AMM 27-51-22/401. alapján a megsérült bal külső hátsó fékszárnyat a HA-LOF lajstromjelű repülőgépről leépített fékszárnyra; • Végrehajtotta a fékszárnycsere után előírt ellenőrzéseket a MM 05-51-18/page201~204 alapján. Rendellenességet nem talált; • AOG-n megrendelte a megsérült bal külső hátsó fékszárny szekció beszerzését. <p>2.4. A RÜO műszaki szolgálata HA-LOF lajstromjelű repülőgépről leépített bal külső hátsó fékszárnyat az eredeti helyére visszaépítette az új fékszárny beérkezése után.</p> <p>2.5. A RÜO műszaki szolgálata az ellenőrzési és tisztítási tevékenységét a 1045620 AFL lap 1-es és 2-es pontjaiban okmányolta az alábbiak szerint:</p> | | | |

„Dent Is 300x20 mm ACC To SRM 57-53-01 Allowable Damage 4 Fig 103/F Out Of Limit
L/H Outboard Aft Flap Replaced ACC To AMM 27-51-22/401. TAG #046793.”
„Bird Strike Inspection PerformedLAW MM 05-51-18/page201-204. No Further
Damage Found.”

- 2.6. A repülőgép az ARMS 2005.09.10-i adata szerint 6871,7 órát és 3083 ciklust, üzemelt.
2.7. A repülőgép üzemideje a 2005.09.10-i BUD-i visszaérkezéséig, az 1045620 számú AFL lapján 6865 óra 01 perc, és 3079 ciklus.
2.8. A Malév BMI-RBO a Ferihegy-i 13L pálya előtti madárral ütközésről felvett Bird Strike Report-t, további ügyintézés végrehajtása céljából, a Budapest Airport Operation Department-nek FAX-on megküldte.

III. Következtetések:

- 3.1. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOC lajstromjelű B 737-800 típusú repülőgép 2005.09.10-i BUD-i leszállása során keletkezett szennyeződések, túrésen kívüli fékszárnny belépőől benyomódás egy közepes termetű madárral való ütközés következménye.
3.2. A hajózó személyzet, a repülőgép leszálló irányában a várható madárveszélyről értesítést nem kapott.
3.3. Az SzB álláspontja szerint a hajózó személyzet tevékenysége, a madárral ütközés kapcsán, nem kifogásolható.
3.4. Az SzB álláspontja szerint a műszaki szolgálat hibajavító és javítást okmányoló tevékenysége az eseménnyel kapcsolatosan jó volt.
3.5. Az SzB megállapította, hogy a HA-LOC lajstromjelű repülőgép üzemidejében, az esemény időpontjában nem volt lényegi eltérés, az AFL-en okmányolt, és az ARMS által rögzített repült idő, és ciklusszám adatokban.

IV: Biztonsági javaslatok:

- 4.1. Az SzB a repülőgép madárral történt ütközését az üzemeltetés velejárójának tekinti, megelőző intézkedés kiadására nem tesz javaslatot.
4.2. Az SzB tájékoztatásul, és további ügyintézés céljából, a madárral ütközés kapcsán végrehajtott vizsgálati jegyzőkönyvet Budapest Airport Rt Repülésbiztonsági Osztályának megküldi.

V: Kockázati osztály:

„Az SzB a repülőgép madárral ütközés BUD-i eseményét a „D „(L/M/5) alacsony kockázati osztályba sorolta.

VI: Az eset vizsgálatát elvégezte:

Náfrádi József
Repülésbiztonsági felügyelő

Kovács László
BMI-RBO Vezető

Aláírás

.....

.....

Dátum: 2006. január 05.

VII: Tett biztonsági intézkedések:

Az SzB álláspontja szerint, az esemény kapcsán azonnali megelőző intézkedés kiadására nem volt szükség.

Lapszám: 2