

ATA légitársaság Lockhead L1011 (TriStar) földi sérülésének vizsgálati lapja		
Esemény dátuma: 2005.09.21.	Esemény időpontja (LT): 13:55	Esemény helye: Budapest, 78-as állóhely Esemény besorolása: Földi sérülés
Értesítés vételének dátuma: 2005.09.21.	Értesítés vételének időpontja (LT): 13:01	Értesítő személye: OCC Egyebek:
Légijármű típusa:	Lockhead TriStar	A repülési feladat jellege: Charter
Légijármű lajstromjele:	N161AT	Járatszám: TZ 8220
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege: -
Légijármű parancsnoka	1 (Az esemény szempontjából érdektelen)	Bal oldali vízszintes
Első tiszt	1 (Az esemény szempontjából érdektelen)	vezérsík középső része
Egyéb hajózó	Az esemény szempontjából érdektelen	~20 cm hosszban beszakadt
Légigutas kísérők száma	10 (Az esemény szempontjából érdektelen)	
Szállított személyek (utasok) száma:	221	Szállított áru jellege: utas, poggyász
Személyi sérülés történt:	nem	Veszélyes: nem
Esemény leírása:		
<p>Az amerikai lajstromjelű repülőgép technikai leszállást hajtott végre Budapesten, üzemanyag tankolása után folytatva a 8220-as járat teljesítését a célállomás felé. A földi kiszolgáláshoz, a Malév Rt.-vel kötött közvetett szerződés értelmében a Malév Rt. biztosította a tankolást és a kiszolgáló eszközöket.</p> <p>A repülőgépen az amerikai szerelő forgalmi karbantartási munkát – középső hajtómű olaj utántöltést – hajtott végre a Malév Rt. által biztosított kosaras emelő kocsival.</p> <p>Az olajfeltöltés végeztével a kosaras kocsi működtetésekor a gép másik vége lefelé mozgásával megsértette a vezérsík középső szekció borítását.</p> <p>A helyszínen tartózkodó kosaras emelő autó sofőrje a további károkozást megelőzendően vészkezelővel leengedte a kosarat a benne tartózkodó amerikai szerelővel együtt a földre.</p> <p>A sérülés miatt a repülőgép üzemképtelenné vált. A sérülés javítására a repülőgép magyarországi képviselője hangárhelyet kért a Malév Rt.-től. Az amerikai szerelő a sérülést rátételemez felszegeccselésével ideiglenesen kijavította. A repülőgép 2005. 09. 22-én üzemképesen a javító bázisra Angliába (CBG – Cambridge) repült.</p>		
Kivizsgálás:		
<ol style="list-style-type: none"> Az amerikai lajstromjelű repülőgép budapesti technikai leszállása nem egyedi eset, heti rendszerességgel történik. A forgalmi karbantartási munkákat és a repülőgép földi kiszolgálását az amerikai szerelő végzi. Ezért a Malév Rt.-vel kötött eseti megállapodás nem tartalmaz műszaki tevékenységet, csak a forgalmi kiszolgáláshoz szükséges folyamatok biztosítását. Az amerikai lajstromjelű repülőgép Magyarországi képviselője igényelte a kosaras emelő kocsit a Malév Rt. Forgalmi Osztályától. A Forgalmi Osztály kezelésében 1 db kosaras emelő kocsi van. A Forgalmi Osztály a megrendelést pontosan teljesítette, a kért eszközt üzemképesen a megadott helyre kiszállította, és a letalpalta. A kiszállított kosaras kocsival kapcsolatban az amerikai szerelő észrevételt nem tett. 		

4. *Az amerikai szerelő huzamosabb idő óta végez forgalmi karbantartási tevékenységet a saját repülőgépén, így szokásos módon beszállt az igényelt kosaras emelő kosarába, és a korábbi gyakorlatnak megfelelően működtette az emelő vezérlőkarjait.*
5. *A repülőgépen az amerikai szerelő a középső hajtóműbe olaj utántöltést hajtott végre. A gépjármű sofőrjének, és a jegyzőkönyvben felvett tanú vallomásának alapján az amerikai szerelő az olajfeltöltés után az emelő kosarát a kosárból vezérelve le akarta engedni, azonban a leengedés közben a gép hátsó vége felemelkedett, beszakítva a bal oldali vízszintes vezérsík közepét.*
6. *A gépjármű sofőrjének, és a jegyzőkönyvben felvett tanú vallomásának alapján a helyszínen tartózkodó kosaras emelő autó sofőre a további károkozást megelőzendően vészkezelővel leengedte a kosarat a benne tartózkodó amerikai szerelővel együtt a földre.*
7. *Az amerikai szerelő vallomása azonban a repülőgép sérülésének körülményét másképpen írja le. Szerinte a repülőgép sérülése akkor következett be, amikor a sofőr az ő kérésére a földről elkezdte vezérelni a kosár mozgását.*
8. *A helyszínelésre megjelentek a mellékletben szereplő repülőtéri biztonsági szolgálatok, és jegyzőkönyvet vettek fel az esetről.*
9. *A Malév Rt. a sérülést okozó kosaras emelő gépjárművet elszállította a Jármű Osztály speciális műhelyébe üzemképességi műszaki szakvélemény kérése céljából. A szakvélemény alapján a kiszolgáló eszköz kifogástalan állapotban volt, az üzempróba során semmilyen rendellenességet nem tapasztaltak.*
10. *A sérülés miatt a repülőgép üzemképtelenné vált. A sérülés javítására a repülőgép magyarországi képviselője hangárhelyet kért a Malév Rt.-től. Az amerikai szerelő a sérülést rátételmez felszegecselésével ideiglenesen kijavította. A repülőgép 2005. 09. 22-én üzemképesen a javító bázisra Angliába (CBG – Cambridge) repült.*

Elemzés:

1. *Az amerikai lajstromjelű katonai repülőgép földi kiszolgáláshoz a Malév Rt.-vel kötött eseti megállapodás értelmében a Malév Rt. biztosította a tankolást és a kiszolgáló eszközöket. A szerződésben vállalt kötelezettségének a Forgalmi Osztály maradéktalanul eleget tett, a megrendelést pontosan teljesítette, a kért eszközt üzemképesen a megadott helyre kiszállította, és a letalpa.*
2. *A kiszállított kosaras kocsitípusával, kezelésével kapcsolatban az amerikai szerelő észrevételt nem tett.*
3. *Nincs olyan szerződés érvényben, és az eseti megállapodásban nem vásároltak olyan szolgáltatást, amely a Malév Rt. Repülőgép Üzemeltető Osztály tevékenységét igényelné.*
4. *Az amerikai szerelő huzamosabb idő óta végez forgalmi karbantartási tevékenységet a saját repülőgépén, így szokásos módon beszállt az igényelt kosaras emelő kosarába, és a korábbi gyakorlatnak megfelelően működtette az emelő vezérlőkarjait.*
5. *Az esemény bekövetkezésekor a kosaras kocsi kezelésére vonatkozóan a gépjármű sofőrjének, a tanúnak és a légitársasági szerelőnek a vallomása eltérő.*
6. *A sérülés bekövetkezésekor érvényben volt a Malév Rt. Forgalmi Osztály vezetőjének a belső utasítása, amelyben szabályozza, hogy a gépkocsi vezetője képzettségétől függetlenül a kiszolgáló eszközt nem kezelheti, de élet és vagyonbiztonság érdekében a vészszabályozó rendszert működtetheti.*

7. A légitársasági szerelő – elmondása szerint – kiképzést kapott a kiszolgáló eszköz kezelésére, de kezelésre jogosító dokumentumot nem tudott felmutatni.

8. A kiszolgálást felügyelő forgalmi tiszt a helyszínen tartózkodott, de az eseményt nem látta. Elmondta, hogy ezen légitársaság kiszolgálására a Forgalmi Osztály mindig AVIA típusú kosaras kocsi biztosít.

Megállapítás:

1. A Malév Rt. a megrendelést pontosan teljesítette, a kért eszközt üzemképesen a megadott helyre kiszállította.
2. A repülőgép sérülése a kosaras kocsi helytelen vezérléséből adódott. Nem lett figyelembe véve, hogy bizonyos pozícióban a kosár leengedésekor az ellentétes oldalú gémmagymértékben felemelkedik.
3. A légitársasági szerelő nem tudta bemutatni a kiszolgáló eszköz kezelésére jogosító dokumentumokat, de bizonyított, hogy korábban már több alkalommal kezelt ilyen kiszolgáló eszközt.
4. Annak ellenére, hogy heti rendszerességgel történik megrendelés a forgalmi kiszolgáláshoz szükséges folyamatok biztosítására, ez eseti megbízás alapján, és nem szerződéses kapcsolatban szabályozott.

Kockázati osztály: „ E „ / a repülés biztonságára minimális repülésbiztonsági kockázattal jár.

Biztonsági javaslatok:

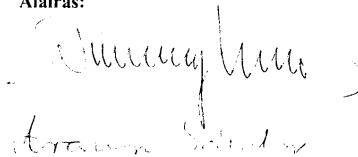
1. A 2005. szeptember 21-én a 78-as állóhelyen bekövetkezett repülőgép sérülés kapcsán az alábbi azonnali intézkedés született:
 - A Malév Rt. Kiszolgáló Berendezés Kezelő Csoporttól a továbbiakban csak a műszaki szolgálat (RÜO, ACE) rendelhet emelőkosaras berendezést, amely szolgálatok a berendezés üzemeltetéséhez kezelőt is biztosítanak.
 - A fentiek alapján idegen repülőgép kiszolgáláshoz szükséges kosaras autó igényt a járatkiszolgálási felügyelők a RÜO szolgálatvezetője felé kötelesek továbbítani.
2. Szerződésben kell rögzíteni a földi és műszaki kiszolgálási feladatokat, valamint a kiszolgáló eszköz kezelési feltételeit abban az esetben, ha a légitársaság a Malév Rt. kiszolgáló eszközeit önállóan akarja használni.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Martényi Károly
Repülésbiztonsági szakreferens

Aranyí Sándor
Repülésbiztonsági felügyelő

Aláírás:



Dátum: 2005. december 13.