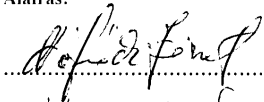


173/2005 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		 Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813
Esemény dátuma: 2005.10.16.	Esemény időpontja (LT): 09:45	Esemény helye: Brüsszel
		Esemény besorolása: <i>Földi Sérülés</i>
Értesítés vételének Dátuma: 2005.10.16.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 10:00	Értesítő személye: Vezető Tervező, OCC.
		Egyebek:
Légijármű típusa: <i>Boeing 737-600</i>		A repülési feladat jellege: <i>Kereskedelmi Utasforgalmi</i>
Légijármű lajstromjele: HA-LOF		Járatszám: <i>MA-601</i> BRU-BUD
A légijárművön tartózkodó személyek:		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	<i>Férfi</i>	<i>Nem volt.</i>
Első tiszt	<i>Férfi</i>	
Egyéb hajózó		
Légiutas kísérők száma	<i>3 fő stv</i>	
Szállított személyek (utasok) száma:	<i>45 fő</i>	Szállított áru jellege: <i>Érdekteken</i>
Személyi sérülés történt:	<i>Nem történt</i>	Veszélyes: <i>Érdektelen</i>
I: Esemény leírása:		
2005. 10.16-án a kijelölt hajózó személyzet a HA-LOF lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgéppel a MA-601 járatszámú BRU-BUD járat visszaúti járatszakaszára készült. Brüsszelben a repülőgép hátrátolását követő egyenesbe állításakor a kitolást Powerpush Car-t (Flightcare) a kezelő személy (Mop), feltehetően műszaki meghibásodása miatt a „Powerpush Car”-t, nem tudta a repülőgép bal főfutó kerekeiről lecsatlakoztatni, nem tudta a mozgató vezérlését leállítani. A fentiek miatt a Flightcare főfutó kerekeket meghajtó görgőit (4 db.) lefordultak a bal főfutó kerekeiről, és a berendezés hátsó vezérlő része aláfördülve a repülőgép törzse alá azon két helyen törzssérülést okozott. A beszorult Powerpush Car-t a főfutó nyomásának növelésével (a rugóstag hosszának növelésével) tudták kiszabadítani a repülőgép törzse alól. A járat parancsnoka a kifordítást követően a Powerpush Car lecsatlakoztatása során észlelt bizonytalanság miatt, az elhízható ablakon keresztül ellenőrizte a repülőgép hátsó részét, és azt tapasztalta, hogy a bal főfutó kerekeket meghajtó görgők nem szokványos helyzetben vannak, és a Powerpush Car hátsó vezérlő része a gép törzse alá befordult. Ezt követően az irányítástól a géphez kérte az utaslépcsőt, és a repülőgép alá menve szemrevételezte a kialakult helyzetet. A sérülés észlelése után kérte a BRU-i irányítástól a repülőgép utasainak azonnali helyszíni kiszállítását és ellátását. A kitolást, ground handling szolgáltatást biztosító Flightcare cég hajtotta végre, akinek a kitolást végző műszaki személyzetével a repülőgép parancsnoka megbeszélte a helyzetet, aki a gép alatt tájékoztatta, hogy a Powerpush Car műszakilag meghibásodhatott, és a kitolás végén nem tudta vezérelni. Helyben felelősségét szóban elismerte, de ezt később, a repülőtéri, hatóságimegbízottak és a BMI-RBO repülésbiztonsági felügyelő részvételével megtartott egyeztető értekezletén nem említették, nem erősítették meg. A ground handling szolgáltatást biztosító Flightcare cég felelősségét a nem ismerte el, és a témában belső vizsgálatot indított. A felelősségének elismerését a saját belső vizsgálatának eredményétől tette függővé. A földi sérülés kapcsán felmerülő felelősség kérdése, sem az eseményről kiadott előzetes „Accident Report”-ban, és sem a helyszínen felvett Gound Damage Report-ban nem került meghatározásra. A MALEV RT megrendelése értelmében a Sabena Technics megkezdte a sérülés javítását a vonatkozó SRM előírások alapján. A végrehajtott javítások és ellenőrzések után a Sabena Technics a repülőgépet üzemképesnek minősítette. A helyszínre küldött MALEV RT hajózó személyzet, a repülőgéppel a visszaúti járatot utasok nélkül, a 2005.09.18-án rendben végrehajtotta, és a repülőgépet a Malév RÚO műszaki szolgálatnak 21:02-kor BUD-on átadta.		

11. Kivizsgálás:

- 2.1. A hajózó személyzet a földi sérülést a 1062299 számú AFL-lapon-on az alábbiak szerint okmányolta:
„After the Push Back Aircraft on the Parking Brake the Ground Staff was „Unable to disconnect ThePower-Push Car” and after a few Minutes the Aircraft was seriously damaged by the Power-Push Car.”
- 2.2. A BUD-ról érkezett megbízás alapján a Sabena Technics repülőgép-szerelője a 1062299 számú AFL-lap 3. rovatába felírta a következő sérüléseket:
“Ground Incident on Wing Body Fairing 194 DL, Drain Mast broken.”
- 2.3. A Sabena Technics repülőgép-szerelője a sérüléseket a 1062300 számú AFL lapra részletesen is felírta az alábbiak szerint:
1-es rovatába: **„On Wing Body Fairing:
„194 DL 2 Zones cracked 26/3 cm – 6/5 cm;
1 zone delaminated 7/5 cm;
194E 1 zone cracked 12/2 cm.”**
2-es rovatba: **“GND Incident Main Wheel No1 Cover Plate;”**
3-as rovatába: **“GND Incident L/H Main LNG Lower Torsion Link Wiring Guide Bracket bended.”**
- 2.4. A repülőgép sérülései az alábbiak voltak:
- A repülőgép törzsének alsó részén, a főfutóakna mögötti területen a kompozit borítás két helyen megsérül, átszakadt;
 - Az APU Drain Mast kettényílt, megsérült és elhajlott;
 - A L/H MLG1-es számú kerékének díszlárcsája megsérült, átszakadt;
 - A L/H MLG futószár alján lévő, a hajlékony hidraulika vezetékeket tartó keret elgörbült (de a hajlékony hidraulika vezetékek nem sérültek meg)
- 2.5. A vezető tervező szolgálat a javítás költségeinek nyilvántartása miatt megnyitotta a 60363/002 sérülési munkaszámot.
- 2.6. A repülőgép javítási munkálatait a megbízott karbantartó szervezet a 40. számú Sabena Technics hangárban végezte el.
- 2.7. A javítási munkákat a vonatkozó SRM, és repülőgépen végrehajtandó ellenőrzéseket az AMM és a BUD-ról a Mérnökszolgálati Osztály által összeállított, és Fax-ban megküldött **Tevékenység Jegyzék** alapján végezték.
- 2.8. A BRU a Sabena Technics által végrehajtott tevékenységeket a 1062299, 1062300, és 1058626 AFL-ken, és a FAX-on kiküldött MO Tevékenységi Jegyzéken, valamint a Sabena106 2299/1 és 106 2300 számú Job Card-k on okmányolták.
- 2.9. A Sabena végrehajtotta a 10566997 SM Order alapján a **Pin Upper Torsion Link**, a **Pin Lower Torsion Link**, és az **AXE Shimmy Dumper** NDT-s ellenőrzését. Rendellenességet nem találtak.
- 2.10. A Sabena Technics 2005.10.18-án Malév megrendelésre a repülőgépen végrehajtotta a Service és a Daly Check-t. A végrehajtott tevékenységeket a 1058626 számú AFL lapon okmányolták.
- 2.11. A Sabena Technics 2005.10.18-án Malév megrendelésre a repülőgépen végrehajtotta **Cockpit Voice Recorder** cseréjét is, melyet a hajózó személyzet és a földi személyzet közötti információ áramlás ellenőrzése céljából kért, a ground handling szolgáltatást biztosító Flightcare cég elemeztetni.
- 2.12. A cserét követő ellenőrzés során a beépített **Cockpit Voice Recorder (tov:CVR)** hibásan működött, ezért a visszaúti járatot a MEL alkalmazásával és a 0106171-2 számú DIR felvételével teljesítették.
- 2.13. A hajózó személyzet a visszaúti járatot a repülőgéppel utasok nélkül rendben teljesítette. Az útvonal 105827 számú AFL lapjára csak gumiköpeny kopások miatti cserék végrehajtásának, és a hibás CVR cseréjének, szükségességét írta fel.
- 2.14. A CVR-en rögzített hanganyag az eset megítélése szempontjából azért bírt jelentőséggel, mert a **Powerpush Car vezető és a repülőgép parancsnoka** közötti információcsere elemzése megerősíthette, illetve segítségével elvethető lett volna a **Powerpush Car** műszaki meghibásodásának keletkezése, és a műszaki meghibásodás bekövetkezésében a hajózó személyzet véltensége. Sajnos a kitolás során felvett hanganyagot a repülőgép földi kiszolgálása során a készülék automatikusan letörölte, mivel nem húzták ki a CVR C/B-jét közvetlenül a földi sérülés bekövetkezését követően.
- 2.15. A BRU-i megbeszélés során a repülőgép sérülésért a felelősséget a ground handling szolgáltatást biztosító Flightcare cég felelősségét jelenleg nem ismerte el. A megindított belső vizsgálatának eredménye alapján később fog visszatérni a felelősség kérdésére.
- 2.16. Az SzB vizsgálat során ellenőrizte a hajózó személyzet AFL lapokon göngyöltött üzemidő értékét, és az ARMS rendszerben nyilvántartott üzemidő értékét a repülőgépre vonatkozóan.

III. Következtetések: 3.1. Az Szb álláspontja szerint a 2005.10.16-i HA-LOF lajstromjelű B 737-600 típusú repülőgép BRU-i földi sérülését a ground handling szolgáltatást biztosító Flightcare cég Power-Push Car műszaki meghibásodása okozta, amikor, a repülőgép kitolása végén a Power-Push Car-t nem lehetett vezérelni, és lecsatlakoztatni a repülőgép L/H MLG főfutójáról. A Power-Push Car lefordult a bal főfutó kerekeiről és a vezérlő része a repülőgép törzse alá beszorulva több helyen átszakította a repülőgép törzsenek kompozit borítását, valamint a mozgató görgők sérüléseket okoztak a főfutó alsó részén és az egyik kerék disztárcsáján. 3.2. A BRU-i ground handling szolgáltatást biztosító Flightcare cég a megindította belső vizsgálatát az eset következtében, de a vizsgálatuk eredményének megszületése előtt, az esettel kapcsolatosan semmiféle felelősségüket nem ismerték el. 3.3. Az Szb álláspontja szerint a hajózó személyzet eljárása az esettel kapcsolatos jó volt . 3.4. Az Szb álláspontja szerint a műszaki szolgálat eljárása az esettel kapcsolatos jó volt . 3.5. Az Szb álláspontja szerint szükséges a Flightcare cég belső vizsgálatának eredményét megvárni, és értékelni jelen eseményvizsgálat végleges lezárása előtt. 3.6. Az Szb a repülőgép sérülése kapcsán, egyéb intézkedés kiadását nem tartja szükségesnek. 3.7. Az Szb megállapította, hogy az AFL-en göngyölített és az ARMS rendszerben nyilvántartott repülési idők között lényegi eltérés nem volt.	
IV: Biztonsági ajánlások: 4.1. Az Szb ajánlja, hogy a Flightcare cég belső vizsgálati eredményének megérkezése után, az Szb térjen vissza, és részletesen értékelje a vizsgálat megállapításait, és azok az esemény bekövetkezésében játszott szerepét, valamint vonja le a megelőzés érdekében, az ebből adódó intézkedéseket. 4.2. Az Szb ajánlja a Szakmai Jegyzőkönyv érintett állományok előtti tájékoztató ismertetését.	
V: Kockázati osztály: Az Szb a repülőgép BRU-i földi sérülését a „D„, alacsony (M/L/10) kockázati osztályba sorolta.	
VI: Az eset vizsgálatát elvégezte: Náfrádi József Repülésbiztonsági felügyelő Kovács László BMI-RBO vezető	Aláírás:   Dátum: 2005.november 28..
VII: Tett biztonsági intézkedések: Az Szb álláspontja szerint, az esemény kapcsán, a többi gépet érintő azonnali intézkedés kiadására, nem volt szükség.	
Lapszám: 3	