

BUDAPEST FERIHEGY NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETŐ RT.		BA 158/05 számú RENDELLENESSÉG VIZSGÁLATI LAP	
Esemény dátuma: 2005.12.12.	Esemény időpontja (LT): 13:08	Esemény helye: T2B 37-es állóhely	
		Esemény besorolása: Földi sérülés	
Értesítés vételének dátuma: 2005.12.12.	Értesítés vételének időpontja (LT):	Értesítő személye: BA Zrt OPS szolgálat	
		Egyebek: ECCAIRS-083.	
		PoLéBiSz :	
Légi jármű/eszköz típusa: A320		A repülési feladat jellege: Charter	
Légi jármű / jármű lajstroma / rendszáma / azonosító jele: S5-AAA (Air Adria)		Járatszám: JP3451 ATH(L.GAV)-BUD(LHBP)-LJU(LJLJ)	
Az eseményben érintett személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)			
Feladat	Név	Sérülés jellege	
Gépjárművezető	férfi	-	
Kísérő	férfi	-	
		-	
		-	
Szállított személyek (utasok) száma: -		Szállított áru jellege: Utaspoggyász, hangszerek.	
Személyi sérülés történt: Nem		Veszélyes: Nem	
<p>Esemény leírása:</p> <p>A JP3451 járatszámmal közlekedő légi jármű földi kiszolgálása a T2B 37-es állóhelyen történt. A poggyászáruként feladott Budapesti Fesztiválzenekar hangszereit szállította a repülőgép. A hangszerek kirakodása közvetlen külsős fuvarozói teherautóba történt. A hangszerek a mellső és hátsó csomagtérben voltak elhelyezve. Rakodáshoz a teherautó a légi járművel párhuzamos, 06 óra irányban a fékszárny mögött nyitott hátsó ajtókkal helyezkedett el. (1.sz.Függelék.) A felszerelés átrakása után megkérték a gépjárművezetőt, álljon át a mellső csomagtér ajtóhoz a további átrakódás érdekében. A gépjárművezető beült a kisteherautóba és hátramenettel elindulva nekiütközött a jobb külső fékszárny belső fékszárnyorsó áramvonalazó burkolatának. (2.sz.Függelék.)</p>			
<p>Kivizsgálás:</p> <p>A szakmai vizsgálat 2005.12.19-én a 2790/2005sz. PoLéBiSz (3.sz.Függelék.) megbízás alapján indult. BA Zrt. Repülésbiztonsági szervezet szakmai vizsgálat vezetője Martényi Károly, tagja Streng Károly. A vizsgálat megbízásáról értesítve lett a Malév Repülésbiztonsági osztály vezetője.</p> <p>Bekérésre kerültek a következő dokumentumok:</p> <ul style="list-style-type: none"> •FBŐ Helyszínelési jkv •MA Belépési kérelmek •Hatósági engedélyek (RBSZ,VPOP,BHI) •MA GH Kísérői jelentés (MA GH) •BA Zrt DAM jelentés. <p>1. A légitársaság repülőgépe charter járatként üzemelt és a Budapest Fesztiválzenekart szállította 2005.12.09. Athénba majd onnan 2005.12.12.-én vissza Budapestre. A hangszerek mérete és szállításának egyszerűsítése miatt, a Malév Ground Handling (MA GH) szervezetén keresztül engedélyezésre folyamodott (4.sz.Függelék.) a BA Zrt Fegyveres Biztonsági Őrség parancsnokához. (FBŐ pk.) Az FBŐ további engedélyezésre továbbította a kérelmet a Repülőtéri Biztonsági Szervezethez (RBSZ), a Vám és Pénzügyőrséghez (VPOP), és a Határőrséghez (BHI), hogy a hangszerek az utaspoggyász kezelés általános eljárásától eltérő módon legyenek kezelve.</p>			

A folyamatványban szerepelt a szállítványozó gépjárművezetője és a kíséretére kijelölt MA GH alkalmazott. A kért eljárás engedélyezve lett.

2. 2005.12.12-én a légi jármű érkezése előtt 30 perccel a kijelölt MA GH kíséző, a kérelemben feltüntetett szállítványozó gépjárművezetővel a „D” portánál találkozott, majd megközelítették a légi jármű érkezésére kijelölt T2B terminál 37 állóhelyét. A légi jármű megérkezéséig várakoztak az arra kijelölt helyen és megbeszéltek a kirakodást. A légi jármű az utashidra történő állás után, a kíséző a hátsó csomagtérhez irányította a gépjárművezetőt. Közben a csomagtérhez egy MA palettás kiszolgálójárművet (HL) rendelt az átrakás megkönnyítésére. A teherautó helyzete a repülőgéppel párhuzamos állású, ellentétes irányú és a légi járművet kiszolgáló IIL kiszolgáló jármű végénél helyezkedett el. A dobozszerkezetű felépítmény hidraulikus hátsó ajtaját lenyitotta a gépjármű vezetője. Kirakodást és átrakodást az AS Security alkalmazottai végezték, kézzel kiemelve a repülőgépből a hangszereket először a HL-re, majd a teherautóba rakták. A hátsó csomagtér kirakodásának befejeztével a MA GH kíséző meggyőződött a csomagtér ürességéről és a légitársasági képviselő (szerelő) kérésére a csomagtérben összeszedte az árut rögzítő füleket. Eközben valaki szólt a gépjárművezetőnek álljon át a mellő csomagtérhez, mert ott is van hangszer. A gépjármű vezetője az átállást hátratulva akarta megoldani. Tolatott és a nyitott dobozszekrény felső belső felülete rácsúszott a jobb külső fékszárny belső fékszárnyorsó hátsó áramvonalazó méhsejt burkolatára. A burkolat felső felülete beszakadt.(2.sz. Függelék) Az ütközés észlelésekor azonnal megállt.

3. A MA GH kíséző kimászott a hátsó csomagtérből a palettás kiszolgáló járműre. Ekkor szembesült a repülőgép sérülésével. A földi sérülésről tájékoztatta az érintett repülőtéri szervezeteket és a légi jármű személyzetét.

4. BA Zrt. FBÖ helyszínelője jegyzőkönyvet vett fel és alkoholszondás ellenőrzésnek vetette alá a gépjárművezetőt. A jegyzőkönyvben rögzítésre került a szállítványozó gépjárművezető felelősségének elismerése. Az FBÖ jvk felvétele és szállítvány ellenőrzés után a kíséző visszakísérte a gépjárművezetőt a „D” portához, aki elhagyta a repülőteret.

5. A sérült repülőgépet levontatták a 3-4 hangár előtti műszaki állóhelyre, ahol leszerelték a megrongálódott burkolatot, vizuális és működésspróbát végeztek a fékszárnyon. A fékszárny ellenőrzése után, burkolat nélkül és új személyzettel 21 óra 40 perckor technikai átrepüléssel rendben elrepült a repülőgép a bázis repülőtérrre, Ljubljana-ba.

Elemzés:

- Az esemény bekövetkezténél az időjárási körülmények nem játszottak szerepet. Tiszta égbolt, napfényes, jó látási körülmények voltak.(2.sz.Függelék.)
- A charter légitársaság repülőgépeinek kiszolgálása a Malév Földi Kiszolgálási Szervezettel kötött szerződés alapján történt. A kiszolgálásra vonatkozó konkrét légitársasági előírás nem volt megtalálható a MA GH szervezetnél.(GOM, GHP)
- A kísézővel történő "külsős" előtéri kiszolgálás nem egyedi eset, alkalmazása elfogadott eljárás a repülőtéren. Repülőtérrrendben az eljárás szerepel.(Repülőtérrrend II. Fejezet)
- A visszaúti járat (JP3451) „külsős” szállítványozó belépési engedélyt a Malév Forgalmi Igazgató előzetesen kérelmezte a BA Zrt FBÖ parancsnoktól.(4. sz. Függelék.) A kérelemben beadvány a BA Zrt által kiadott Repülőtérrrend II. Fej. 2.2.2 d. -ban foglaltak szerint történt.(7. sz. Függelék.)
- A BA Zrt FBÖ indítványozott - kíséző lap állásfoglalás formátumban - az RBSZ, a VPOP és Határőrségtől további engedélyezést. Az engedélyek megadásra kerültek a hatóságok részéről egy RBSZ megjegyzéssel. A megjegyzés az áruk biztonsági ellenőrzésére utalt. A BA Zrt FBÖ parancsnoka a belépést engedélyezte.
- A MA GH kíséző a kérelemben feltüntetett személy volt és rendelkezett a T2B forgalmi előtérre érvényes állandó belépési engedéllyel. Járatkiszolgálási felügyelői munkakörét a Malév Forgalmi osztályon 2003 októberé óta látja el. Érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik.
- A MA Földi Kiszolgálási Technológia kézikönyv” Előtéri koordinálás”c. fejezet tartalmazza a csomagtér ellenőrzését a járat-kiszolgálás felügyelő által.
- A kísézésre vonatkozó szabályozás megtalálható a BA Zrt. által kiadott Repülőtérrrend II.Fej.2.1.1.15.bek. ill.2.2.2.d.4-5bek.-ben.(8. sz. Függelék.)
- A MA GH kíséző a járat érkezésére kijelölt állóhelyre felvezette a teherautó vezetőjét. A járat megérkezéséig a kiszolgáló járművek részére kijelölt tartózkodási helyén várakoztak, és megbeszélés történt a gépjárművezetővel a kirakodás folyamatáról.
- A tehergépjármű ráállítását a HL-re, a IIL vezetője irányította.

- A III. ráállást a Malév repülőgéptípusokra a MA Földi Kiszolgálási Technológia kézikönyv „Földi kiszolgálási eszközök repülőgép körüli elhelyezkedése” c. fejezete tartalmazza.
- A szállítványozó teherautó vezetője 2005.12.12-én rendelkezett „külső” jogosítvánnyal, érvényes „Visitor” belépési engedéllyel és a gépjárműre behajtási engedéllyel. A „D” portán keresztül kísérelve behajtott a repülőtér területére. A légi jármű esemény után a gépjárművezető alkoholszondás ellenőrzést nem kifogásolta, eredménye negatív. Az FBO baleseti jkv-ben írásban nyilatkozott az esetről, beismerte károkozását.

Következtetések:

- A vizsgálat megállapította, hogy az eseménnyel kapcsolatos szabályozások megfelelőek, rendelkezésre állnak, az Air Adria GOM, (Ground Operation Manual) vagy GHM, (Ground Handling Process) vagy azok kivonatos részének kivételével.
- A „külső” szállítványozó repülőtéri közlekedése és az előtérben történő közlekedése egyszerűnek tekintett. A 2005.12.09-én történt beszállítási tevékenysége nem adhatott kellő ismeretet, jártasságot a repülőgép körüli közlekedésről.
- Repülőtérrend előírása a kísérői felvezetés BA Zrt. Apron szolgálat által. A felvezetés bejelentési kötelezettsége elmaradt, nem értesítették a BA Zrt. RFFO Apron szolgálatot. Repülőtérrend III. Fej. 3.2.1.2. (9 . sz. Függelék.)
- A tehergépjármű beállítását a HL kiszolgáló jármű kezelője végezte.
- A MA Földi Kiszolgálási Technológia nem tartalmazza tehergépjármű beállási pozíciót.
- A beállítási pozíció kifogásolható gyakorlat szerint történt. Alapvetően az óramutató járásának megfelelő megközelítés és oldalra történő távolodás. Ilyen mozgásnál mindig lehet látni a repülőgép és a gépjármű közötti helyzetet. Esetünkben a távolodási irány nem megfelelően lett megválasztva és nem tudatosulhatott a gépjárművezetőben a légi jármű közelsége.
- A véletlen hátrátolás sem kizárható. Erre utaló nyilatkozat nem történt. Amennyiben megfelelő pozícióban parkol a tehergépjármű az eset bekövetkezése nem feltételezhető.
- A kirakodáshoz nem felelt meg a Repülőtérrend IV. Fej. 4.4.6 előírásának. (10 . sz. Függelék.)
- A BA Zrt. FBO által készített helyszíni jegyzőkönyv nem tartalmazta a meghallgatásokban szereplő III. pozícióját, mert vizsgálatunk szerint ennek helyzete és vezetőjének tevékenysége hozzájárulhatott az esemény bekövetkezéséhez
- A gépjármű-vezetője beismerte felelősségét.
- Az utasítást kiadó személy azonosságát nem lehetett megállapítani a jkv-ek és a meghallgatás során.
- Nem volt kísérői felügyelet alatt a gépjármű vezetője az esemény bekövetkeztékor, a kísérő a hátsó csomagteremben volt és nem adott semmilyen utasítást a tehergépjármű vezetőjének. A tehergépjármű tolatása így (közlekedése) nem felelt meg a Repülőtérrend II. fej. 2.2.2.d 4 bek. előírásának. (7 . sz. Függelék.)
- A légi jármű földi sérülésének bekövetkezésében közre játszott a Repülőtérrend be nem tartása és a külsős gépjármű vezető felügyelet nélkül hagyása.

Biztonsági ajánlások:

- Az esetet oktatólagosan ismertetni kell a MA GH érintett állományával.
- Repülőtérrend előírásainak újbóli oktatása a MA GH érintett állományának.
- Speciális feladatokra tapasztalt szakszemélyt kell kijelölni.
- MA Földi Kiszolgálási Technológia Kézikönyv „Földi kiszolgálási eszközök repülőgép körüli elhelyezkedése” c. fejezet kibővítése teherautó elhelyezési pozíció megjelölésével.
- Részletesen rögzítésre kerüljön minden körülmény az FBÖ baleseti jkv-ben.

Függelék:

- 1.sz.Függelék: BA Zrt. FBÖ jkv. 2lap.
- 2.sz.Függelék: Fényképek.
- 3.sz.Függelék: 2790/2005sz. PoLéBiSz levél.
- 4.sz.Függelék: Malév Forgalmi Igazgató belépési engedély kérelem. 2lap.
- 5.sz.Függelék: MA GH Kísérői jelentés.
- 6.sz.Függelék: BA Zrt DAM jelentés.
- 7.sz.Függelék: Repülőtérrend II. Fejezet. 2.2.2 d.
- 8.sz.Függelék: Repülőtérrend II Fej.2.1.1.15.bek.
- 9.sz.Függelék: Repülőtérrend III. Fej. 3.2.1.2.
- 10.sz.Függelék: Repülőtérrend IV.fej.4.4.6.

Az eset vizsgálatát elvégezte:

Zárójelentés KBSZ felé megküldve

Aláírás:

Dátum:

06.02.09.

Tett biztonsági intézkedések:

A biztonsági intézkedéseket visszaellenőrizte:

Aláírás:

Dátum:

Lapszám: