



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző                      Storczér László  
Iktatószám                     RFO/ 271 / 01/2008

## KBSZ

### Helyben

**Tárgy:** A **2007-044-4** számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Súlyos repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	LHBP, 2007. február 11.
<b>Légijármű üzemeltetője:</b>	Deutsche Lufthansa Germany
<b>lajstromjele:</b>	D-AIPM
<b>típusa:</b>	Airbus A 320-211
<b>Üzemeltető nyilvántartási száma:</b>	Nem ismert
<b>Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:</b>	KBSZ vizsgálat.

Az eset leírása:

2007. február 11-én 14:16 (LT)-kor a München-Bukarest útvonalon közlekedő D-AIPM lajstromjelű légijármű bal hajtóműve meghibásodott. A meghibásodott hajtóművet a személyzet leállította és úgy döntöttek, hogy az utat megszakítva leszállnak Budapest/Ferihegy repülőtérén. Ennek megfelelően leszállási engedélyt kértek és 14:40 LT-kor kényszerleszállást hajtottak végre LHBP repülőtérén.

Tett intézkedések:

A KBSZ Notification-t küldött a német (BFU) kivizsgáló szervezetnek és a francia (BEA) kivizsgáló szervezetnek. A repülőgép érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett és karbantartási utasításnak megfelelően volt karbantartva. A járat személyzete a szükséges jogosításokkal rendelkezett és a szakszolgálati engedélyek érvényesek voltak. A parancsnok nagy tapasztalattal (10350 repült óra) rendelkező pilóta volt.

Az üzemeltető a Lufthansa Technik Budapest (LHTB) számára adott megbízást repülőgép javítására. A KBSZ kérésére, az adatíró kiszerezésre és kiértékelésre került. Az adatíró kiértékelése szerint 16 perccel az utazó magasság (FL 370) elérése után a következő figyelmeztető jelzések jelentek meg az ECAM kijelzőn: ENG #1 COMPRESSOR VANE; ENG #1 FADEC B FAULT; ENG #1 EIU; ENG #1 STALL; ENG #1 FADEC ALTERNATOR. Az #1 hajtómű bepompázott és a kiáramló gázhőmérséklet rohamosan emelkedett, melyet egy perccel később 13:17 UTC-kor az ECAM kijelzőn az ENG #1 EGT OVER LIMIT jelzés is követett. A maximális gázhőmérséklet a leállítás előtt elérte a 991°C-t. Ekkor a személyzet leállította az #1 hajtóművet és jelezte az irányítás felé, hogy nem tudja folytatni az útját a célállomásig, és leszállási elsőbbséget kért LHBP-n. A hajtómű boroszkópos vizsgálata alapján az üzemeltető a 731208 gyári számú hajtómű lecserélése mellett döntött. A hajtóműcserét az LHTB hajtotta végre és a leszerelt hajtóművet a Lufthansa Technik hajtómű nagyjavító üzemébe küldték, ahol a kisnyomású turbina lapátok jelentős körkörös sérülését tapasztalták. A sérülés pontos okának meghatározására a vizsgálatba bevonták a hajtómű gyártó, a SNECMA szakértőit is. A SNECMA által végzett vizsgálatok eredményéről nincs információnk.

Az eset további vizsgálatot, illetve a KBSZ részéről intézkedést nem igényel, ezért az ügyet lezártnak tekintjük.

**Megjegyzés:** nincs.

**Biztonsági ajánlás:** A VB nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2008. február „ 26 „

**Mészáros László**  
főigazgató