



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Iráttári tételszám: 501

Ügyintéző  
Iktatószám  
Gyűjtőívszám

Storcz László  
„663”/2007  
2007/4/259

**FARNAIR Hungary Kft.**

**Károlyi Imre  
Repülésbiztonsági Vezető**

**Budapest  
Pf.: 173  
H-1701**

**Tárgy: repülőesemény lezárása**

Tisztelt Károlyi Úr!

Tájékoztatom Önt, hogy a KBSZ repülőesemény ügyeleti szolgálatához az alábbi repülőesemény bejelentés érkezett melyet az ECCAIRS rendszerben 2006-210 számon rögzített

A HA-FAE lajstromjelű légi jármű 2006. július 04-én hatósági műszaki berepülési céllal szállt fel a 31L pályáról 06:20 (LT)-kor. Futóbehúzás után elhagyta a repülőtér légterét, majd 7:21-kor ismét egy megközelítést hajtott végre a 31L-re. A berepülési programban több pontban is szerepelt futókibocsátás és behúzás. Az utolsó ellenőrzési feladatnál, a futóművek vésszáron történő kiengedésénél, a futóművek helyzetjelzőjén az orrfutó helyzetet jelző lámpa piros jelzést adott, amíg a főfutókat jelző lámpák zöldre váltottak. Feltételezhető, hogy az ezt megelőző futókibocsátásnál történt a madárral való ütközés, amelynek során a madár megrongálta az orrfutó szárán szerelt fényoszlopát, amelynek fémtányérja a futóbehúzáskor deformálódva begyűrődött az orrfutó szár és a kinti helyzetzár véghelyzetet kapcsolója közé akadályozva a kinti helyzetzárba való ráállást és annak jelzését. A repülőgép személyzete bejelentette a műszaki hibát az ATC felé. 08:21-től várható kényszerhelyzet lett elrendelve a II-es futópályára. Többször rárepültek a toronyra vizuális ellenőrzés céljából. Touch-and-go-val és változó túlterheléssel próbálták segíteni az orrfutó kinyílását miközben felkészültek a füves terepre való kényszerleszállásra. Az ötödik megközelítéskor teljesen kiengedett állapotba került az orrfutó de a GPWS és a tablójelzés továbbra sem mutatott kinti helyzetet. A hetedik megközelítésre való ráfordulás előtt a személyzet hallotta az orrfutó helyzetzárának csattanását és a GPWS figyelmeztető jelzésének megszűnését. Ekkor biztosak lettek abban, hogy az orrfutó kinyílt és rögzített helyzetbe került, bár az orrfutó helyzetet jelző fények még mindig piros jelzést adtak. Ezek után a parancsnok, mivel a toronyban lévő műszaki személyzet is megerősítette, hogy az orrfutó kint van és valószínűleg rögzített helyzetben van, megváltoztatta döntését és a füves pálya helyett a 31R pályára kérte a leszállási engedélyt. A leszállást teljes fékszárny kibocsátásával hajtotta végre sikeresen. Kényszerhelyzet 08:41-kor meg lett szüntetve. A légi jármű a műszaki előtérre gurult és láthatóvá vált hogy a madár nekicsapódott a guruló fényoszlopnak, és a deformált armatúra beékelte az orrfutót úgy, hogy a kibocsátást akadályozta.

A VB nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná. Az esemény további intézkedést nem igényel, így a KBSZ a maga részéről az ügyet lezártként tekinti.

Budapest, 2007. január „10.”

Tisztelettel

  
**Mészáros László  
főigazgató**