



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző  
Iktatószám

Horváth János  
RFO/ 320 / 1 /2009

**KBSZ**

### Helyben

**Tárgy:** A 2007-322-4 számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	Budapest-Ferihegy, 2007. július 23.
<b>Légijármű üzemeltetője:</b>	Easyjet Airlines Co. Ltd.
<b>lajstromjele:</b>	G-EZJL
<b>típusa:</b>	BOEING 737-700
<b>Üzemeltető/REBISZ nyilvántartási száma:</b>	-
<b>Szakmai vizsgálat zárójelentés beérkezési ideje:</b>	Rövidített KBSZ szakmai vizsgálat

Az eset leírása:

2007. július 23-án az Easyjet légitársaság, G-EZJL lajstromjelű BOEING 737-700 típusú repülőgépén, az EZY2074 járat (Budapest-Ferihegy – London-Luton) teljesítésének megkezdésekor, emelkedés közben, 7000 láb magasságon, „FIRE” és a „WHEEL WELL FIRE” figyelmeztető lámpajelzést kapott a személyzet. A jelzések miatt a kapitány a futómű kiengedésére adott utasítást, majd a QRH (Quick Reference Handbook – vészhelyzeti ellenőrző listák kézikönyve) 8.12 oldalán leírtak szerint a legközelebbi repülőtéren történő leszállás végrehajtását kezdeményezte. A kapitány jelentette a ferihegyi irányításnak a kialakult vészhelyzetet és a leszállási szándékát. Az irányítás először 7000 láb majd 3000 láb tartására adott utasítást, majd a személyzet sürgetésére soron kívüli leszállásra adott engedélyt a 31-es jobb futópályára. A repülőgép a kijelölt futópályán rendben leszállt és a futópályán megállt. Az irányítás jelezte a személyzetnek, hogy a leszállás során nem láttak a repülőgépen sem tüzet sem füstöt. Ezt az információt a helyszínre riasztott tűzoltók is megerősítették, ezért a személyzet úgy döntött, hogy nem kezdik meg az utasok evakuálását. Körülbelül 15 perc várakozás után – a tűzoltók jelenlétében – a repülőgépet vontatóra csatlakoztatták és az I-es terminál 14-es állóhelyére vontatták. A futómű gondola tűzjelzés a vontatás alatt megszűnt. Az állóhelyen az utas kiszállítás mobil lépcsőn keresztül rendben zajlott le.

Tett intézkedések:

A KBSZ az eset kivizsgálását saját hatáskörben vizsgálta.

A vizsgálat a 14-es állóhelyi műszaki tevékenységekre, a személyzet helyszíni meghallgatására és az eseménnyel összefüggő dokumentumok elemzésére terjedt ki.

Az esemény (a tűzjelzés) tényleges tűz jelenléte nélkül következett be, ezért a hibás jelzést kiváltó ok keresése vált szükségessé. A hibafeltárást és elhárítást az ACE műszaki szolgálata végezte. A hibafeltárást a FIM (Fault Isolation Manual – hibakeresési kézikönyv) előírásai és a System Schematic Manual (ábrás kézikönyv) segítségével végezték. A FIM 26-18 TASK 802 alapján, hordozható próbapados célkészülék segítségével, a hibás áramköri elemet sikerült behatárolni. (A hibakeresés során a fent említett figyelmeztető jelzések az állóhelyen is több alkalommal jelentkeztek.)

A hibás tűzérzékelő elemnek, amely a futógondolában van elhelyezve, az előírtnál alacsonyabb volt a mért ellenállás értéke, és ez vezetett a téves futógondola tűzjelzéshez. A hibás áramköri elem kicserélését az ACE alkatrész hiány miatt nem tudta végrehajtani, ezért a repülőgépre érvényes MEL (Minimum Equipment List – minimálisan szükséges berendezések listája) ATA 26-4 pontját alkalmazta a repülőgépre. Az érzékelő hibája előjegyzett hibaként felvételre került „C” végrehajtási intervallummal, ami 240 órás hibás érzékelővel történő üzemelést tesz lehetővé. Az előjegyzett hibát az N° 017397 számú „AIRCRAFT TECHNICAL LOG” 1-es pontjaként vették fel és a személyzetet figyelmeztető felirattal tájékoztatták a futógondola tűzjelzés kiiktatásáról.

Tekintettel arra a tényre, hogy a személyzet a lehető leghamarabbi leszállást kezdeményezte és hajtotta végre, kismértékű túlsúlyos leszállás történt. Az ilyenkor szükséges ellenőrzéseket is végrehajtotta az ACE műszaki állománya az AMM 05-51-35 Fhase I A alapján. A futókon sérülést nem tapasztalt, a szárnyakon tüzelőanyag folyást nem észleltek. Az elvégzett munkát és a repülőgép üzemképességi minősítését az N°559204 számú „AIRCRAFT TECHNICAL LOG”-on okmányolták.

A Szervezet a birtokába jutott információk alapján az esetet lezártnak tekinti.

#### **Megjegyzés:**

A hibafeltárást és a műszaki tevékenységek során a személyzet munkaideje lejárt, ezért szállodában töltött pihenő idő után 2007. szeptember 17-én reggel szállt fel a repülőgép a Budapest-Ferihegy repülőtérrel London-Luton célállomás felé.

#### **Biztonsági ajánlás:**

A Vb nem talált olyan körülményt, amely biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2009. március 17.

**Mészáros László**  
főigazgató