



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző: Storczér László  
Iktatószám: RFO/786 / 01 /2008

**MALÉV Zrt. Biztonsági és Minőségbiztosítási Igazgatóság  
Repülésbiztonsági Osztály**

**Kovács László úr  
osztályvezető**

**Helyben**

**Tárgy:** A **2007-330-4** számú légi közlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	LHBP, 2007. július 30.
<b>Légijármű üzemmentartója:</b>	MALÉV Zrt.
<b>lajstromjele:</b>	HA-LOB
<b>típusa:</b>	BOEING-737-700
<b>Üzemmentartó nyilvántartási száma:</b>	Nem ismert
<b>Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:</b>	KBSZ vizsgálat

Az eset leírása:

A MAH232 sz. járat felszállása után a légi utaskísérő jelentette a parancsnoknak, hogy erős olajszagot érez az utaskabinban. A parancsnok mivel pilótakabinban sem tűz sem füstjelzés nem volt, a nyitott pilótakabin ajtón keresztül meggyőződött a jelentés tartalmának valódiságáról. A gázkar feltolásával a helyzet csak romlott, az olajszag erősebb lett ezért a parancsnok a visszafordulás mellett döntött és rendben leszállt Budapest/Ferihegy repülőterén.

Tett intézkedések:

A HA-LOB lajstromjelű repülőgép #2 hajtóművén kb. 1 hónappal az esemény előtt megnőtt az olajfogyasztás. Még túrésen belül volt az olajfogyasztás, a karbantartók mivel többszöri ellenőrzés után sem találták a magasabb fogyasztás okát erről, tájékoztatást helyeztek el a személyzetek számára a Fedélzeti Tájékoztató könyvben, és amikor két út között volt idő, szisztematikusan folytatták a mérnökszolgálat által kidolgozott hibakeresést. A hibakeresés részeként az ominózus járat előtt is az olajrendszer megbontásával járó munkálatokat hajtottak végre az #2 hajtóművön, melynek végén, alapjáraton beindították a hajtóművet, majd üzemképesnek nyilvánították a repülőgépet, és felkészítették a MAH232 athéni járatra. A kigurulás alatt az utasterek kondicionálása az APU-ról történt majd a felszállás után a személyzet áttért a hajtóműről történő kondicionálásra és ekkor az utastérbe olajpára áramlott be és ez okozta az intenzív olajszagot. Amikor a

légiutaskísérő jelentette a parancsnoknak, hogy mit tapasztaltak, a parancsnok a visszafordulás mellett döntött. A QRH vonatkozó pontjainak (AIR CONDITIONING SMOKE/FUMES) felolvasása és végrehajtása nélkül visszafordultak és rendben leszálltak Budapest /Ferihegyen. Az üzemeltető a repülőgépet kivette a forgalomból és újabb részletes hibakeresést végrehajtva, behatárolták a magas olajfogyasztás okát, amely egy fém tömítés gyűrű törése volt a jobb hajtómű hátsó csapágytámnál. A Vb megállapította, hogy a törött tömítőgyűrű és a repülőesemény között közvetlen ok-okozati összefüggés nem állapítható meg, mert a hátsó csapágytámtól nem kerülhetett a kondicionáló rendszerbe olajpára. Az esemény kialakulásának nagy valószínűséggel az volt az oka, hogy a repülőgép indulása előtt elvégzett, az olajrendszerben történt többszörös megbontás következtében, a munkák befejezése utáni hajtóművezéskor a fellépő szívóhatás következtében bekerült a hajtómű kompresszorán keresztül a kondicionáló rendszerbe egy kicsi olaj. A hajtóművezés során a kondicionáló rendszer nem lett átszellőztetve. A járat indulásakor a gurulás során az APU-ról történt a repülőgép kondicionálása és csak felszállás után, amikor a személyzet áttért a hajtóművekről való levegőbetáplálásra, akkor áramlott az utastérbe a csőrendszerből az elporlasztott olaj. Ilyen helyzetek megoldására szolgál a QRH-ben található „AIR CONDITIONING SMOKE/FUMES” és a „SMOKE/FUMES REMOVAL” fejezetek, melyek végrehajtása esetén a repülőgép átszellőztetése után, a járat folytatható lett volna. Feltételezhetően a parancsnok döntését az a tény is befolyásolta, hogy a repülőgép fedélzetén utazott volna a családjával egy kiemelt VIP utas is. Az eset a KBSZ részéről további szakmai vizsgálatot, illetve intézkedést nem igényel, ezért az ügyet lezártnak tekintjük.

**Megjegyzés:** nincs

**Biztonsági ajánlás:** A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2008. június 25.

**Mészáros László**  
főigazgató