



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Horváth János
RFO/ 850 / 1 /2009

KBSZ

Helyben

Tárgy: A 2008-227-4 számú légi közlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	Magyarország légtere, 2008. július 29.
Légijármű üzemeltetője:	Krasnojarsky Airlines
lajstromjele:	EI-GBA
típusa:	BOEING B-767-200

Szakmai vizsgálat: Rövidített KBSZ szakmai vizsgálat

Az eset leírása:

2008. július 29-én a Krasnojarsky Airlines, EI-GBA lajstromjelű BOEING B-767-200 típusú repülőgépén, a KJC2262 számú technikai-átrepülő járat (Budapest – Moszkva-Domogyedovo) teljesítése során, a futómű behúzásakor, „L WING SLIDE” üzenet jelent meg az EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System – hajtóművek és fedélzeti rendszerek adatkijelzését integráló és személyzet-figyelmeztető rendszer) kijelzőjén valamint az „EMER DOOR” tábló kigyulladt. A személyzet a ferihegyi toronynak jelentette a jelzéseket. Útvonalát nem szakította meg és a célrepülőtéren rendben leszállt a baloldali szárnyfeletti csúszda nélkül.

Tett intézkedések:

Az esetet a KBSZ saját hatáskörben vizsgálta.

A vizsgálat az eseménnyel összefüggő dokumentumok vizsgálatára, elemzésére terjedt ki.

A vizsgálat megállapította, hogy a légijárművön 3C típusú tervezett karbantartást hajtottak végre 2008. július 08. és 2008. július 29. közötti időszakban. A karbantartás során a 25-2000-11-19AD-1 számú AD-t (Airworthiness Directive – légialkalmassági direktíva) végrehajtották, annak érdekében, hogy meggyőződjenek a vészcsúszda rendeltetésszerű működéséről. Az elvégzett munkát az ACE SVO: 15068/705 számú okmányon rögzítették.

Az ACE kihelyezett műszaki szolgálata, mint a légitársaság szerződött karbantartója, a repülőgép moszkvai megérkezését követően azt tapasztalta, hogy a repülőgép nyitott csúszda rekesszel, leszakadt csúszdával érkezett. A helyszínen tapasztaltak alapján valószínűsíthető, hogy a repülés során a csúszda kibocsátását és felfújását végző rendszer véletlenszerűen működésbe lépett, a baloldali szárnycsúszda felfújódott és a légáramlat kiszakította a helyéről. A kiszakadt csúszda kisebb sérüléseket okozott a baloldali fékszárny hátsó panel felső felületén és a 195 TL, 195 SL paneleken. A vízszintes vezérsík és a magassági kormány nem sérült.

Az ACE helyszínen tartózkodó műszaki szolgálata által végrehajtott szemle során megállapítást nyert az is, hogy a csúszda rekeszének zár-elemei jó, sérülésmentes állapotban vannak. A zárat nyitó mechanizmus frissnek tűnő zsírzásán látható nyom (zsír elkenődése és feltorlódása) szerint a nyitó mechanizmus a kenést követően repülési irányba előre elmozdult körülbelül 1 cm-t. A repülőgép érkezését fogadó ACE műszaki szakembertől beszerzett információ szerint az adott csúszdához tartozó integrátor (egyesítő) kar a repülési irány szerinti elülső helyzetbe volt fordítva. A karbantartási leírások szerint ez a zár zárt helyzetének felel meg.

A tapasztaltakat elemezve a csúszda akaratlan működését a repülés közbeni rázkódás következtében a zár nyitó rudazat kismértékben elmozdult hátrafelé és így félig nyitotta a zárat, aminek következtében csúszdarekesz ajtót a levegőáramlás „kiszívta” a helyéről.

Megjegyzés:

A Repülőtéri Polgári Védelmi Parancsnokság Veszélyhelyzeti Kezelési Részlege a csúszdajelzésről a DAM-on keresztül értesült és szakembereivel a ferihegyi repülőtér 13R pályavégénél lévő erdősávot átkutatta. A keresés eredménytelen volt, a keresett csúszda nem került elő.

A csúszda levegőben történő akaratlan kibocsátását több üzemeltető jelezte már a BOEING gyár felé. A gyártó egy nem kötelező érvényű Service Bulletin-t (gyártó által kiadott módosító javaslat) adott ki 767-25-0316 számon. A bulletin végrehajtásáról a Szervezetnek nincs tudomása (magas a végrehajtás költségvonzata).

Biztonsági ajánlás: Az eset kapcsán hozott gyártói intézkedés miatt biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges.

Budapest, 2009. augusztus 5.

Mészáros László
főigazgató