



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző  
Iktatószám

Storcz László  
RFO/STB/12009

**KBSZ**

**Helyben**

**Tárgy:** A 2008-250-4 számú légi közlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	LHBP, 2008. augusztus 23.
<b>Légijármű üzemeltetője:</b>	ROSSIYA Airlines
<b>lajstromjele:</b>	EI-CDG
<b>típusa:</b>	BOEING B737-500
<b>Üzemeltető nyilvántartási száma:</b>	Nem ismert
<b>Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:</b>	A KBSZ kivizsgálás

**Az eset leírása:**

A ROSSIYA Airlines SDM6794 járatszámon Palermo-Vnukovo között közlekedő EI-CDG lajstromjelű repülőgépe, a magyar légtérben, kabinnyomás csökkenése miatt, vészüllyedést hajtott végre 10000 ft magasságra, majd technikai leszállást kért LHBP repülőterére.

**Megtett intézkedések:**

A parancsnoki jelentés szerint a palermói felszállás után FL350 utazó magasságra emelkedtek. 1 óra 15 perces repülés után kigyulladt a „MASTER CAUTION” tabló és ezzel párhuzamosan a jobb hajtómű „BLEED TRIP OFF” tabló. A kabinmagasság változás olyan intenzív volt, hogy már nem volt idejük a QRH felolvasására sem, mert amikor a kabinmagasság elérte a 10000 ft-t jelentették az irányításnak és megkezdték a vészüllyedést FL100 magasságra. FL100 magasságon a „BLEED TRIP OFF” tabló elaludt és helyreállt a jobb hajtóműtől a levegő betáplálás is, miután „AUTO” üzemmódra kapcsolták át. Vészhelyzetet nem jelentettek de FL100 elérése után, mivel az oxigén maszkok az utastérben automatikusan kihullottak bejelentették, hogy technikai kitérőre LHBP-n kérnek leszállási engedélyt. Műszaki asszisztenciát nem kértek a leszálláshoz és 01:35 UTC-kor rendben leszálltak Budapest/Ferihegyen. A hibajavítás során lecserélték a jobb hajtómű levegőelvételi szelepét és az elvett levegő hőmérsékletét figyelő termosztátot is. Az utaskabinban az oxigén generátorokat is lecserélték. Az AMM 36-11-05-715-043 pontja alapján hajtóművezéssel ellenőrizték a rendszert és üzemképesnek nyilvánították a repülőgépet.

A 25738 gyári számú B737-500 repülőgépet 1992-ben gyártották. Az esemény időpontjáig TSN 43590 repült órát és CSN 28964 repülési ciklust teljesített. Az utolsó nagyjavítás (D check) időpontja 2008 áprilisában volt és az angliai Lasham nagyjavító bázison hajtották végre (TSN 42375 CSN 28495). Az utolsó végrehajtott karbantartás „R-check” volt, az esemény napján.

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

**Biztonsági ajánlás:** A Vb nem talált olyan körülményt, amely biztonsági ajánlás kiadását indokolta volna.

Budapest, 2009. május „24.”



**Mészáros László**  
főigazgató