



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Horváth János
RFO/ 805 / 1 /2009

KBSZ

Helyben

Tárgy: A 2008-324-4POL számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	Budapest TMA, 2008. október 26.
Légijármű üzemtartója:	Lufthansa
lajstromjele:	D-AILF
típusa:	AIRBUS A-319
Üzemtartó/REBISZ nyilvántartási száma:	-
Szakmai vizsgálat zárójelentés beérkezési ideje:	Rövidített KBSZ szakmai vizsgálat

Az eset leírása:

2008. október 26-án a Lufthansa légitársaság, D-AILF lajstromjelű AIRBUS A-319 típusú repülőgépe, az LH3422 számú járat (München - Bukarest) teljesítése során, Magyarország légterében, műszaki ok miatt nem tervezett leszállást hajtott végre Budapest - Ferihegy repülőtéren. A két működőképes (fedélzeti segédhajtómű [APU] és az N°1-es - bal hajtómű) generátor közül az APU automatikus leállása miatt az útvonal biztonságos teljesítése nem volt biztosított.

A légijármű rendben szállt Budapesten. Utaskiszállítás után a Lufthansa Technik Budapest (LHTB) karbantartó bázis műszaki előterére gurult.

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, a müncheni indulás előtt, N°2-es (jobb) hajtómű generátor hibát észleltek. A hibát nem hátrították el azonnal. Halasztott hibajegyzékben (DIR) dokumentálták, mivel a hiba a MEL (Minimum Equipment List – minimálisan elégséges légijármű felszerelés) kézikönyvben tételesen szerepel. Ha a légijármű a MEL – ben felsorolt feltételeket biztosítja (esetünkben az egész útvonalon működő APU, a repülési magasság nem haladhatja meg a 33500 láb magasságot stb.) útra engedhető „C” javítási időintervallummal (a hibát 10 naptári napon belül kell elhárítani). Az induló repülőtéren alkalmazták a MEL 9.24-20-1 pontját és a repülőgépet üzemképesnek nyilvánítva útra bocsátották. (Dokumentálva a Technical Log Book T2192143 számú lapján.)

Magyarország légterében az APU automatikus leállása (33000 láb magasságon) miatt a MEL – ben tételesen szereplő feltételek közül immár a leglényegesebb nem teljesült, és a biztonságos repülést sem biztosított helyzet miatt, a repülőgép nem tervezett leszállást hajtott végre Budapesten.

Az LHTB műszaki szolgálata a MAINTENANCE POST FLIGHT REPORT, ECAM WARNING MESSAGES (repülés utáni hibaüzeneteket) kinyomtatta és az APU ellenőrzése során APU elektromos rendszer hibát talált, amelyet nem tudott kis megbontással azonnal elhárítani. Az APU – ra halasztott hibát vettek fel a MEL 9.49-10-1 pontja alapján, „D” javítási időintervallummal (a hibát 120 naptári napon belül kell elhárítani). A MEL utasítása értelmében az APU – t deaktiválták.

A repülőgép üzemképességének helyreállítása érdekében halaszthatatlanná vált az N°2-es (jobb) hajtómű generátor hibájának az elhárítása. A generátort kicserélték, majd üzemképességi próbát hajtottak végre. Hibát nem tapasztaltak. Leellenőrizték a generátor hűtését biztosító olajrendszer tömítettségét, hibát nem észleltek. A repülőgépen elvégzett generátor cserét a T2192147 számú Technical Log Book lapon dokumentálták, valamint a halasztott hibajegyzékben a generátorhibát törölték (lezárták) és az APU – t vezették be mint nyitott státusú hibát. Ezt követően a repülőgépet üzemképésnek nyilvánították.

Megjegyzés:

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

Budapest, 2009. július 27.

Mészáros László
főigazgató