



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző  
Iktatószám

Storczer László  
RFO/6781 / 2009

KBSZ

### Helyben

**Tárgy:** A 2008-334-4 számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

|  |                          |
|--|--------------------------|
| <b>Eset kategóriája:</b>   | Súlyos repülőesemény     |
| <b>helye, időpontja:</b>   | LHBP, 2008. november 11. |
| <b>Légijármű üzemeltetője:</b>                                       | Tyrolean Airways Austria |
| <b>lajstromjele:</b>   | OE-LCF                   |
| <b>típusa:</b>   | Bombardier CL600 2B19    |
| <b>Üzemeltető nyilvántartási száma:</b>                              | Nem ismert               |
| <b>Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:</b> | A KBSZ kivizsgálás       |

#### Az eset leírása:

A Magyarország felett eredetileg csak átrepülő repülőgép LHBP-től kb 50 Nm-ra keletre a jobb hajtómű tűzjelzése miatt, a #2 hajtóművet 15:24 (UTC)-kor leállította, és vészhelyzetet jelentve leszállási elsőbbséget kért LHBP repülőterére. 15:38-kor rendben leszállt.

#### Megtett intézkedések:

A torony riasztást rendelt el, de a leszállás utáni első vizsgálatok azt mutatták, hogy tűz nincs a hajtóművön, sőt égési nyomok sem voltak láthatóak. Amikor Bécsből az üzemeltető saját karbantartói érkeztek, az általuk elvégzett műszaki hibafeltárás megállapította, hogy a téves tűzjelzés oka a tűzérzékelő adónál, a B hurkon található kidörzsölődés volt. A kidörzsölődés a hajtómű tizedik fokozatánál lévő levegő elvételi csővezetéknel helyezkedett el. Mindkét tűzoltó palackot és a rajta található tűzoltó patront kicserélték. A hibajavítást a MEL 26-11-01 pontja alapján a B hurok üzemképtelensége mellett, halasztott hibajavításra vették fel, és a repülőgépet egy útra a bázisrepülőtérrig üzemképesnek minősítették.

Miután a repülőgépet hazarepülték Bécsbe a KBSZ nem tudta figyelemmel kísérni a hibajavítás további menetét. Megkerestük az osztrák AIB (BMVIT) által az esemény vizsgálatához akkreditált képviselőjét, akitől részletes tájékoztatást kaptunk a hibajavítás teljes menetéről. Ennek értelmében a következő ellenőrzések és cserék lettek végrehajtva a repülőgépen:

#### VIE 12.11.2008

- RH engine cowlings and 10th stage bleed air duct acc. AMM 71-12-01 and 36-11-31 removed.
- RH engine fire detection circuit card zone A acc. AMM 26-10-02-000/400-801 and sensing elements 2A1EZ/2A3EZ acc. AMM 26-11-01-000/400-801+802 replaced.
- Installed r/h engine 10th stage bleed duct acc. AMM 36-11-31-400-802.
- Engine run acc. AMM 71-00-00 satisfactory.
- Rechecked bleed duct clamp area and ducts for leakage without findings.

H – 1675 Budapest, Pf.: 62, Tel: +36 1 296 9504  
Fax: +36 1 296 9520, e-mail:aviainfo@kbsz.hu

- Additional wiring check acc. WDM 26-11-00 and operational test of DCU's acc. AMM 31-41-04-710-801 satisfactory.
- Aircraft released to service.

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

**Megjegyzés:** nincs.

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

Budapest, 2009. június „23.”

  
**Mészáros László**  
főigazgató

