



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Storczer László
RFO/ 883 / 1 /2010

KBSZ

Helyben

Tárgy: A 2009-269-4 számú légitársasági tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	LHBP, 2009. október 08.
Légijármű üzemeltetője:	Jet Airways
lajstromjele:	VT-JEA
típusa:	Boeing 777-300ER
Üzemeltető nyilvántartási száma:	Nem ismert
Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:	KBSZ kivizsgálás

Esemény leírása:

A JET AIRWAYS légitársaság B777-300ER típusú repülőgépe, mint átrepülő forgalom, menetrend szerinti járatot hajtott végre London-Heathrow és Mumbai között a magyar légtérben az adott napon. A magyar légtérrel elhagyva, már a román légtérből 11:00 UTC-kor engedélyt kért visszaforduláshoz és technikai kitérőként leszállási engedélyt kért Budapest-Ferihegy repülőtérre. Az ok egy beteg utas volt, akinek szívinfarktusra utaló tünetei voltak. A járat parancsnoka ezért, annak ellenére, hogy a repülőgépnek várhatóan túlsúlyos leszállást kell végrehajtani, az azonnali (tüzelőanyag kifogyasztása nélküli) leszállás mellett döntött. Vészhelyzetet nem jelentett, kizárólag orvosi segítséget és mentőautót kért a leszálláshoz.

A repülőgép 11:34 UTC-kor sima, esemény mentes leszállást hajtott végre a ferihegyi 31R futópályára. A Ferihegy 2 terminál 84-es állóhelyére való beállítás közben a repülőgépet fogadó, a féktuskót elhelyező rakodó és a „foreman” azt tapasztalta, hogy a jobb főfutó külső hátsó és a bal főfutó belső, első kerekének fékagyából kifolyt kenőanyag meggyulladt. A helyszínen lévő kiszolgáló kocsiból kivett poroltó készülékkel a tüzet eloltották. Közben a helyszínre kiérkezett tűzoltók nekiláttak speciális, nagy hűtőventillátorokkal a kerekek és fékagyak hűtéséhez. 13:02 perc UTC-re mindkét főfutó kerekei kézmeleg állapotra hűltek vissza. Ezután a tűzoltók elhagyták a helyszínt.

Megtett intézkedések:

A repülőgép parancsnoka az eseményeket a középső műszerfalán lévő display-en a típusra gyárilag beépített kamerák segítségével folyamatosan követte, de úgy ítélte meg, hogy sem az utasok vészkiállítására sem vészhelyzet bejelentésére nincs szükség.

A KBSZ feltételezi, hogy a futón keletkezett tűz a futókerekek csapágyainál azért keletkezett, mert karbantartáskor nem tartották be az AMM utasításait és nem távolították el az ott lévő felesleges mennyiségű régi zsírt, vagy nem az előírt minőségű zsírt használták.

A boeing.com honlapon közzétett statisztikák azt mutatják, hogy az ilyen futótűz eseteknél 67%-ban az ok a fenti előírások elmulasztása. Az AAIB 1994-ben folytatott eseményszegélyvizsgálatot egy pakisztáni légitársaság által üzemeltetett B777-300ER típusú repülőgépeinek sorozatos fékagy tüzeivel kapcsolatban Manchester repülőterén. A vizsgálat a hasonló esetek elkerülésére az AAIB is felhívta az üzemeltető figyelmét, hogy a BOEING 777 MT 32-021 R1 számon a karbantartók számára Maintenance Tip (Karbantartási Tanács) címmel adott ki egy ajánlást az ismétlődő kerék/fékagy tüzek elkerülésére. A kiadvány (amely DVD-n is megjelent) megállapítja, hogy kerék/fékagy le/felszerelésénél fontos a régi kenőanyag eltávolítása, és a tengelyre felvitt új kenőanyagot csak VÉKONY rétegben szabad a keréktengelyre felvinni, a felesleges kenőanyagot pedig EL KELL TÁVOLÍTANI. A 2006. júliusi kiadvány külön felhívja a figyelmet, hogy a karbantartó tartsa be a kenőanyag minőségére vonatkozó AMM utasításokat és csak a MIL-PRF-81322 szabványnak megfelelő széles hőmérséklettartományú általános kenőanyagot használjanak a kerék csapágyánál és a keréktengely kenésére.

A KBSZ-nek nem volt lehetősége az esemény körülményeinek alapos vizsgálatára, mert a felkért karbantartó szervezet (LHTB) az üzemeltető által megküldött karbantartási utasítás AMM 05-51-35 (Overweight Landing-Maintenance Practices) és az AMM 05-51-14 (High Energy Stop/Heat Damage/Brake Fire) vonatkozó pontjainak végrehajtása után a repülőgépet üzemképesnek nyilvánította, és 16:05 UTC-kor a repülőgép folytatva a járatot felszállt Mumbai felé.

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

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

Budapest, 2010. október „ 4 „



Mészáros László
főigazgató 4

