



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző  
Iktatószám

Storcz László  
RFO/1961/2011

**KBSZ**

**Helyben**

**Tárgy:** A 2010-144-4 számú légi közlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	Román légtér, 2010. június 16.
<b>Légijármű üzemeltetője:</b>	TNT Airways SA.
<b>lajstromjele:</b>	OO-TAY
<b>típusa:</b>	BRITISH AEROSPACE 146-200
<b>Üzemeltető nyilvántartási száma:</b>	Nem ismert
<b>Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:</b>	KBSZ kivizsgálás

**Esemény leírása:**

A TNT Airways BA-146-200 típusú repülőgépe LROP(Bukarest-Henri Coanda) és EBLG (Liege-Bierset) között közlekedett, mint cargo járat. A bukaresti felszállás után, elérve a FL280 utazó magasságot, egy zivatarláncot (squall line) kellett a repülőgép személyzetének keresztezni közepes jegesedési körülmények között. Ekkor először „R ZONE HI TEMP” hibajelzést majd „CABIN HI ALT” hibajelzés jelent meg a kijelzőn. Az irányítás felé PAN-PAN közleményt adtak le süllyedési engedélyt kérve, majd amikor a zivatar miatt nem kaptak választ, MAYDAY-MAYDAY bejelentést vakon leadva beállították a 7700-ás kódot, elkezdtek süllyedni. Úgy tervezték, hogy Temesváron kitérő leszállást hajtanak végre, de kérve a felhőkből helyreállt a rádiókapcsolat az irányítással, és törölték a vészhelyzetet. FL 100 magasságon konzultálva a TNT OPS-al Temesvár helyett Budapest felé kértek technikai kitérő leszállási engedélyt. További normál eljárás szerinti süllyedést és leszállást hajtottak végre Budapest-Ferihegy repülőterén.

**Megtett intézkedések:**

Az esemény első minősítésének (súlyos repülőesemény) megfelelően a KBSZ megkezdte az esemény vizsgálatát. Összhangban az ICAO 13. ANNEX előírásaival Notification-t küldött az érdekelt hatóságoknak, és az üzemeltetőtől bekérte a vizsgálatához szükséges dokumentumokat valamint az adatírón rögzített adatokat. Közben az üzemeltető karbantartó szervezete szakembereket küldött Budapestre a szükséges javítások elvégzésére. Az üzemeltetőtől megkért adatok áttanulmányozva a Vb megállapította:

- A vizsgált esemény időpontjában a repülőgép 2011. január 20-ig érvényes légialkalmassági felülvizsgálattal rendelkezett.
- A repülőgép repült idő adatai az esemény időpontjában a következők: TSN 24953 óra/ CSN 21459 ciklus.

- Az utolsó nagy karbantartást (C check) a karbantartási utasításnak megfelelően 2009 december/2010 január hónapban 24579 repült óránál hajtották végre a repülőgépen.
- A személyzet az előírt érvényes jogosítással és a repülési feladat végrehajtásához szükséges tapasztalattal rendelkezett.

A TNT saját műszaki szolgálata a budapesti hibakeresés során a fedélzeti computer által tárolt karbantartási hibaüzenet alapján (túlmelegedés a forró levegős fővezetékben) megállapította, hogy a #4 hajtómű felfüggesztésénél (pylon) a belépő él jégtelenítéshez használt forró levegő vezetékénél kifújás van. A csővezeték tömítésének (P/N 706-3-250) cseréje után a kifújás megszűnt. Szintén tömítetlenséget találtak a #1 Pack VLV szelepnél. A tömítés cseréjével a rendszer hermetikussága helyreállt. Hajtómű próbával végrehajtott rendszer-ellenőrzés után a repülőgépet üzemképesnek nyilvánították.

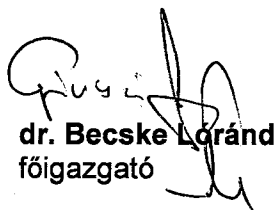
A Vb az adatírón tárolt adatok ellenőrzése alapján megállapította, hogy a személyzet tevékenysége összhangban volt a FCOM (Flight Crew Operational Manual) előírásaival.

A Vb vizsgálata alapján az esemény elsődleges „súlyos repülőesemény” minősítése indokolatlan volt ezért vissza lett minősítve „repülőeseményre”.

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

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

Budapest, 2011. július „21”

  
dr. Becske Lóránd  
főigazgató