



KBSZ

Helyben

Tárgy: A **2012-226-4P** számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

A tárgyban szereplő eseményszámon nyilvántartott esetet a KBSZ lezárta. Az eseménnyel kapcsolatos adatok az alábbiak:

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	LHBP, 2012. július 29.
Légijármű üzemeltetője:	EL AL Israel Airlines Ltd.
lajstromjele:	4X-EKB
típusa:	Boeing B737-800
Üzemeltető nyilvántartási száma:	Nem ismert
Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:	KBSZ vizsgálat volt

Esemény leírása:

Az EL AL Israel Airlines 4X-EKB lajstromjelű, B738 típusú repülőgépe, LY-333 járatszámon Tel Aviból Brüsszelbe tartott, amikor utazó magasságon (FL340) még szerb légtérben (kb. Budapesttől délre 170 NM-ra) jelentette a belgrádi irányításnak, hogy a tüzelőanyag rendszerrel problémái vannak, ezért megszakítják a járat végrehajtását, és szeretnének, Budapesten, mint kitérő repülőtéren leszállni. Süllyedés közben a személyzet vészhelyzetet (Mayday Mayday) jelentett, de nem kért a leszálláshoz semmilyen technikai asszisztenciát. Az irányítás kérdésére elmondták, hogy 6.2 tonna tüzelőanyag van a repülőgépen, de ebből 3.8 tonna kifogyaszthatatlan a jobb oldali tartályból. A repülőgép biztonságosan leszállt a 31R futópályára.

Megtett intézkedések:

A KBSZ ügyeletes a bejelentést a torony ügyeletesétől kapta, aki nem említette, hogy süllyedés közben a személyzet vészhelyzetet jelentett. Mivel a bejelentés ezt a fontos információt nem tartalmazta, ezért a KBSZ ügyeletes technikus a készenlétes vizsgálója nem ment ki és nem helyszínelte az eseménynél.

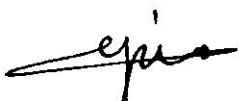
A repülőgép rövid hibajavítás és karbantartás után üzemképesen még aznap késő este folytatta a járat teljesítését. Miután kiderült az esemény tényleges lefolyása a kijelölt balesetvizsgáló felvette a kapcsolatot a hiba elhárítását végző karbantartó szervezettel és bekérte a hibajavítás dokumentációját. Ezután felvette a kapcsolatot az izraeli kivizsgáló szervezet vezetőjével, és segítségét kérte a járat parancsnokának megkeresésére, és kérte a „Parancsnoki jelentést”. Egyidejűleg bekérte a HC-től a kényszerleszállás alatt elhangzott kommunikáció jegyzőkönyvét. A megkapott dokumentumok alapján a KBSZ vizsgálata a következőket állapította meg:

- A járat Tel Aviv-ból 14700 kg tüzelőanyaggal indult el üzemképesen. A tüzelőanyag eloszlása a tartályokban a következő volt: 3900 kg - bal fő tartály, 7100 kg - központi tartály, 3900 kg - jobb fő tartály. A repülés során a kifogyasztási sorrendnek megfelelően először a központi tartályból történt a tüzelőanyag kifogyasztása. Amikor a központi tartály kiürült a fő tartályokból kellett volna megindulni a kifogyasztásnak, de a személyzet azt tapasztalta, hogy csak a bal tartályból fogyott az tüzelőanyag, a jobb fő tartályból nem történt fogyasztás. Ekkor a QRH vonatkozó pontja alapján végrehajtották a „FUEL LEAK CHECK”-et, de nem találtak tüzelőanyag szivárgást. Ezután szintén a QRH alapján elkezdték az IMBALANCE megszüntetését, de már az első pontnál megakadtak, mert a CROSS FEED VALVE kinyitásánál nem gyulladt ki a szelep nyitott helyzetét jelző lámpa, de feltételezték, hogy a szelep nyitva van, hiszen a hajtóművek működtek. Ekkor döntött a parancsnok, hogy leszállnak Budapesten. Még megpróbálták a QRH következő pontját végrehajtani, amely az alacsony oldali mindkét szivattyú kikapcsolását írja elő a tüzelőanyag kiegyensúlyozására, de nem merték egyszerre mind a két szivattyút kikapcsolni, féltek, hogy leáll a hajtómű. Ezért egyszerre csak egy szivattyút, majd visszakapcsolva a másik szivattyút kapcsolták ki. Mivel a CROSS FEED VALVE helyzetéről nem volt visszajelzésük inkább kérték a budapesti leszállás lehetőségét.
- A jobb fő tartályban lévő tüzelőanyag kifogyaszthatatlan volt, így csak a bal fő tartályban lévő tüzelőanyaggal számolhattak, amely valamivel több volt, mint 2000 kg, és Budapesten is zivatart jelzett a meteorológia. Ekkor a parancsnok vészhelyzetet jelentett, de semmiféle műszaki asszisztenciát nem kért a leszálláshoz, majd rendben leszállt a 31R futópályára.
- A hibabehatárolás során a karbantartó személyzet megállapította, hogy a CROSS FEED VALVE-et működtető egyenáramú motor meghibásodott. A motor cseréje és a szükséges karbantartás után a repülőgépet üzemképesnek nyilvánították.
- Az elvégzett vizsgálat alapján megállapítható, hogy a járat személyzete az OM előírásainak megfelelően járt el. A „Mayday Mayday” bejelentésére azért került sor, mert a parancsnok attól tartott, hogy a kifogyasztható maradék tüzelőanyag leszállásnál az előírt 2000 kg alatt lesz. Ezzel szemben a maradék tüzelőanyag, a rendelkezésre álló dokumentumok szerint, pontosan 2000 kg volt a leszállás után.

A KBSZ a fenti eset szakmai vizsgálatát befejezte és az esetet lezártnak tekinti.

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

Budapest, 2012. december „13,



dr. Becske Lóránd
főigazgató