



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2014-402-4P
REPÜLŐESEMÉNY

LHBP
2014. szeptember 27.

Airbus A320-232
SU-NMA

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

A VIZSGÁLAT JOGÁLLÁSA

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékének kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben.

foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia
 - A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
 - A Közlekedésbiztonsági Szervezet független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
 - A Közlekedésbiztonsági Szervezet a szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vizsgálóbizottság köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája repülőesemény
Légijármű felség- és lajstromjele SU-NMA
Légijármű üzemeltetője Nesma Airlines
Az esemény helye LHBP
Az esemény dátuma, időpontja 2014.09.27

17:05 UTC

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2014. szeptember 27-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője Háy György, balesetvizsgáló
tagja Kamasz Ferenc, balesetvizsgáló
tagja Kovács András, baleseti helyszínelő

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb helyszíni szemle során fényképeket készített, lemásolta a vizsgálatához szükséges és fellelhető okmányokat, letöltötte a QAR adatregisztrátorban tárolt adatokat, kinyomtatta az FMC fedélzeti számítógépből tárolt információkat. Később meghallgatta a szemtanúkat, beszerezte a térfelügyelő kamera felvételét, az eseménnyel kapcsolatos kommunikáció hangfelvételeit valamint a repülőgép javításával kapcsolatos dokumentumot. A beszerzett információk alapján a Vb az esemény kategóriáját "repülőeseményre" módosította.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya	repülőgép
A légijármű alosztálya	nagy repülőgép (MTOW > 5700kg)
A légijármű típusa	A320-232
A légijármű gyártója	Airbus SAS
A légijármű gyártási éve	2002
Lj. azonosító jele/gyártási száma	1697
Futómű elrendezés	orrfutós, behúzható
Hajtómű kategóriája	turbofan
Hajtómű típusa	IAE V2527-A5
Hajtóművek száma	2 db
Légijármű sérülése	nem sérült

Repülés adatai

Repülési szabályok	IFR
Repülés célja	kereskedelmi
Felszállás helye, időpontja	HEGN/HGN Hurghada (Egyiptom) 12:55 UTC
Vízbe érkezés helye, időpontja	LHBP/BUD Budapest (Magyarország) 16:55 UTC

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	napnyugt
Időjárási körülmények (METAR / TAF)	LHBP 201230Z 30008KT 260V330 CAVOK 26/11 Q1017 NOSIG

Személyzet adatai

	Beosztás	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC) pilot flying (PF)	ATPL	1.osztályú
2.	Másodpilóta pilóta (F/O) pilot monitoring (PM)	CPL	1.osztályú

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A NE6380 Hurgada - Budapest járt teljesítése során a budapesti leszállást követően a repülőgép begurult a 34-es állóhelyre, ahol a parancsnok a hajtóművek főkapcsolóival (Engine Master Switch) megkísérelte azok leállítását. Azonban a jobb oldali (№2) hajtómű nem állt le. A parancsnok a hajtómű kapcsolójának ismételt fel- majd lekapcsolásával kísérelte meg a hajtóművet leállítani, ami nem járt sikerrel. Ezzel egyidőben fűvócső-tűz keletkezett, ami a fűvócsőből kilépve mintegy 12 másodpercig égett. Végül a parancsnok a hajtómű üzemanyagrendszerébe épített tűzcsap elzárásával állította le a №2 hajtóművet. Mivel az égés teljesen megszűnt, a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó Parancsnokság időközben kiérkező egységeinek nem kellett beavatkozniuk.

A repülőgép földi kiszolgálásának befejeztével a személyzet megkísérelte a hajtóművek beindítását, de a №2 hajtómű üzemképtelennek bizonyult, ezért a járatot törölték. A légitársaság helyszínre érkezett műszaki szakemberei megállapították, hogy meghibásodott a №2 hajtómű FMU (Fuel Metering Unit: tüzelőanyag adagoló) egysége. A berendezés cseréjével a hibát elhárították. Hajtómű-próba végrehajtása után a repülőgépet üzemképesnek minősítették, és hazarepült.

ELEMZÉS

A repülőgép leparkolást követően a №2 hajtómű leállításának nehézségét a hajtómű FMU egységének váratlan, egyedi meghibásodása okozta. A №2 hajtómű főkapcsoló (Engine 2 Master Switch) által vezérelt szelep a tüzelőanyag átfolyását nem szakította meg. A parancsnok ismételt próbálkozása a №2 hajtómű leállítására a hajtómű főkapcsolójának újbóli fel- majd lekapcsolásával elégtelen tüzelőanyag felgyülemlesztést okozta, mely meggyulladva fűvócső-tűzet idézett elő. A repülőtéri szolgálatok reagáltak a tűzre, de annak spontán kialvása miatt aktív beavatkozásukra nem volt szükség. Mivel a tüzelőanyag égése a forró égésgázok által okozott terhelés elviselésére hivatott fűvócsőben zajlott, tényleges veszélyhelyzet nem alakult ki.

KÖVETKEZTETÉSEK**Eset okai**

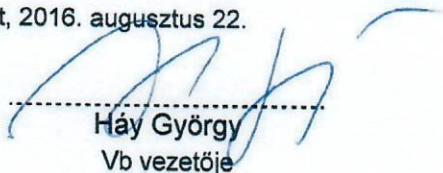
A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezésének az oka az volt, hogy

- meghibásodott a №2 hajtómű FMU (tüzelőanyag adagoló) berendezése,
- a №2 hajtómű főkapcsolójának ismételt le- felkapcsolása spontán módon kialakuló fűvócső-tűzetet idézett elő.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2016. augusztus 22.



Háy György
Vb vezetője



Kovács András
Vb tagja



Kamasz Ferenc
Vb tagja