



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2015-263-4P  
REPÜLŐESEMÉNY**

**Budapest  
2015. augusztus 24.**

**Airbus A319  
F-GRHK**

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 Függelékeinek 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: Kbv.),
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetési vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbv. 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.) Kormány- rendeleten, valamint 2016. szeptember 01-től a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeleten 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.

## TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája repülőesemény  
 Légijármű felség- és lajstromjele F-GRHK  
 Légijármű üzemeltetője Société Air France, S.A.  
 Az esemény helye Budapest körzete  
 Az esemény dátuma, időpontja 2015.08.24 6:55 LT

### Vizg l bizotts g

A KBSZ vezetője az esemény vizg lat ra 2015. augusztus 24- n az alábbi vizg l bizotts got (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője Háy György, balesetvizg l   
 tagja Kamasz Ferenc, balesetvizg l 

### A szakmai vizg lat áttekintése

A Vb a leszállás után megtekintette és lefényképezte a légijárművet, meghallgatta személyzetét, lemásolta a személyzet, a repülőgép és a járat érintett okmányait. Az információk beszerzését és értékelését követően a KBSZ az esemény besorolását "súlyos rep l esem nyr l" "rep l esem nyre" változtatta.

### Légijármű adatai

A légijármű osztálya repülőgép  
 A légijármű alosztálya nagy repülőgép (MTOW > 5700kg)  
 A légijármű típusa A319  
 A légijármű gyártója Airbus SAS  
 A légijármű gyártási  ve 2000.  
 Lj. azonosító jele/gyártási s ma F-GRHK / 1190  
 Futómű elrendezés orrfut s, behúzható  
 Hajtómű kategóriája turbofan  
 Hajtómű típusa CFM56-5B5  
 Hajtóművek s ma 2 db  
 Légijármű sérülése nem sérült

### Repülés adatai

Repülési szabályok IFR  
 Repülés célja kereskedelmi  
 Felszállás helye, időpontja Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 06:43 LT  
 Vízbe  rkez s helye, időpontja Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 07:08 LT

### Meteorológiai adatok

Látási viszonyok VMC  
 Napszak nappal

**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)	ATPL	1.osztályú

**Személyi sérülések**

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

**Repülés lefolyása**

Felszállás után 12 perccel a járat személyzete a pilótafülkében észlelt füstszag miatt vészhelyzetet (MAYDAY) jelentett, és visszafordult Budapestre. A repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálat "várható légijármű esemény" riasztást rendelt e. A repülőgép személyzete a megközelítés során arról tájékoztatta a légiforgalmi irányító szolgálatot hogy megszűnt a füst a pilótafülkében. A repülőgép eseménytelen leszállását és a 220-as állóhelyre történt begurulását követően a repülőtéren a riasztást megszüntették.

A repülőgép leszállását követő átvizsgálás során megállapítást nyert, hogy a pilótafülke műszerfalán a középső-felső kijelző (EWD: Engine Warning Display) üzemképtelenné vált. A repülőtéren működő jogosított karbantartó szervezet műszaki szakemberei által elvégzett átvizsgálás azt is megállapította, hogy a meghibásodás a fizikailag egy egységet képező kijelző egység belsejére korlátozódott. A meghibásodott berendezés környezetében sem mechanikus sérülésre sem pedig hőhatásra utaló nyomok nem voltak észlelhetők.

A hibát a műszerfal közepén elhelyezkedő alsó (SDU: System Display Unit) és felső (EWD) kijelző egységek felcserélésével ideiglenesen elhárították. A repülőgépet az előírt tesztek és ellenőrzések sikeres végrehajtását követően a vonatkozó MEL 31-63-05A pontja alapján a karbantartó szervezet szakembere DIR felvételével repülésre alkalmasnak nyilvánította, és a gép elhagyta Budapestet.

**ELEMZÉS**

A pilótafülke műszerfalának középső-felső (EWD) kijelző egységének belső meghibásodása váltotta ki az eseményt. A meghibásodás mechanizmusának részletes feltárása meghaladja jelen vizsgálat kereteit.

A repülőgép személyzete a füstszag észlelésekor még nem ismerhette a meghibásodás pontos jellegét és kiterjedését. Ennek megfelelően a számításba jöhető legsúlyosabb következmény, a pilótafülkében esetlegesen kitörő tűz esetének megfelelő eljárást alkalmazta, felvette az oxigénárcokat, megszakította az emelkedést, vészhelyzetet (MAYDAY) jelentett és visszafordult Budapestre. A repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálat a rendelkezésére álló információknak megfelelően "várható légijármű esemény" riasztást rendelt el, amit a repülőgép eseménytelen leszállását és parkolóhelyre történt begurulását követően megszüntettek.

Miután bebizonyosodott, hogy a károsodás kizárólag a kijelző egység belsejére korlátozódott, a műszaki szakemberek a pilótafülke műszerfalának közepén lévő alsó és felső kijelzőket egymás között felcserélték. A csere utáni ellenőrzések és tesztek tanúsága szerint a felső (EWD) kijelző kifogástalanul működött, míg az üzemképtelen kijelző egység a feszültségmentesített alsó (SDU) pozícióba került. Mivel a vonatkozó MEL 31-63-05A pontja lehetővé teszi, hogy a gép átmenetileg üzemképtelen alsó (SDU) kijelzővel üzemeljen a repülőgépet a karbantartó szervezet műszaki szakembere üzemképesnek nyilvánította.

---

**KÖVETKEZTETÉSEK**

---

**Eset okai**

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

- a pilótafülke műszerfalának középső-felső (EWD) kijelző egysége súlyosan meghibásodott

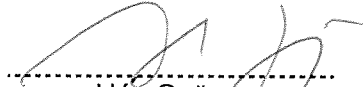
---

**BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

---

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

Budapest, 2018. január 05.

  
-----  
Háy György  
Vb vezetője

  
-----  
Kamasz Ferenc  
Vb tagja

