

**REDEGØRELSE**

HCLJ510-2012-177	Hændelse		
Luftfartøj:	Airbus - A319	Registrering:	OY-KBT
Motor:	Pratt & Whitney V2500	Flyvning:	Ruteflyvning, IFR
Besætning:	5 – ingen tilskadekomne	Passagerer:	92 – ingen tilskadekomne
Sted:	Københavns Lufthavn Kastrup (EKCH)	Dato og tid	22.12.2012 kl. 0722 UTC

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om hændelsen den 22.12.2012 kl. 0850.

FAKTUELLE OPLYSNINGER**Flyvningens forløb**

Flyvningen hvorunder hændelsen indtraf, var en passagerflyvning, fra Københavns Lufthavn Kastrup til Göteborg Landvetter.

Før push-back fra standpladsen blev APU'en startet (hjælpemotor som bl.a. leverer strøm og aircondition til flyet). Under push-back blev "APU bleed" valgt på for at etablere luftkonditionering i passagerkabinen. Umiddelbart herefter blev der observeret røg i cockpittet og passagerkabinen. "APU bleed" blev valgt slukket. Push-back blev standset. ATC blev informeret og lufthavnens brand- og redningstjeneste (BOR) blev tilkaldt.

De forreste og bagerste kabinedøre blev åbnet og røgen forsvandt hurtigt herefter. Da der ikke var tegn på brand, blev det i sammenråd med indsatslederen fra BOR besluttet, at returnere til standpladsen, hvor passagerene forlod flyet.

Der var ingen tilskadekomne.

Tekniske undersøgelser

En teknisk undersøgelse afslørede en utæt O-ring (pakning) ved oliekoøleren til APU'en. Den utætte O-ring forårsagede, at olien kom ind i APU'ens kompressor og forbrændingssystem.

Da "APU bleed" blev valgt på, bevirkede det at oliedampe (røg) fra APU'ens kompressor, blev trukket ind i flyet via airconditionanlægget.

KONKLUSION

Det er et kendt fænomen, at olielækage fra APU'en kan give oliedampe i cockpittet og passagerkabinen, når "APU bleed" vælges på. At lukke for APU bleed-air og tilkalde BOR var en optimal beslutning.

Havarikommissionen har på baggrund af denne hændelse ikke fundet anledning til at foretage yderligere.