



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Horváth János
RFO/ 793 / 1 /2009

KBSZ

Helyben

Tárgy: A 2007-260-4 számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	Budapest-Ferihegy, 2007. június 15.
Légijármű üzemeltetője:	WINDJET S.p.A.
lajstromjele:	I-LINB
típusa:	AIRBUS A-320-231
Üzemeltető/REBISZ nyilvántartási száma:	-
Szakmai vizsgálat zárójelentés beérkezési ideje:	Rövidített KBSZ szakmai vizsgálat

Az eset leírása:

2007. június 15-én a WINDJET S.p.A. légitársaság, I-LINB lajstromjelű AIRBUS A-320-231 típusú repülőgépeinek műszaki berepülése (Budapest TMA) közben meghibásodott a navigációs rendszere, ezért elsőbbségi leszállást kért. Az approach saját hatáskörben kényszerhelyzetet rendelt el és a repülőgépet vektoriális irányítással szállította le Ferihegyen. A légijármű a 13R futópályára rendben leszállt és a Lufthansa műszaki előtérre gurult.

Tett intézkedések:

A KBSZ az eset kivizsgálását saját hatáskörben vizsgálta.

A vizsgálat az eseménnyel összefüggő dokumentumok vizsgálatára, elemzésére terjedt ki. A vizsgálat megállapította, hogy a légijárművön a műszaki berepülést megelőzően C mélységű tervezett karbantartást hajtott végre a Lufthansa Technik Budapest (LHTB) karbantartó bázison. A karbantartás során sárkányszerkezeti nagyjavítást, rendszer ellenőrzéseket és a megrendelő által készített „EO”-kat (Engineering Order), az N° 1 és N° 2 hajtómű cseréjét, valamint külső festést is végrehajtottak. A karbantartás időtartama 2007. február 27-től 2007. június 19-éig tartott. Ezt követően üzemképességi nyilatkozat (CRS 134T2 – Certificate of Release to Service) került kiadásra melynek a berepülésig, de maximum 2007. június 20-i hatállyal volt érvényessége. A berepülés során a személyzet navigációs adatkijelzési hibákat észlelt a főrendszereken. A személyzet megszakitotta a berepülést és az irányítás segítségét kérve rendben leszállt Ferihegyen.

Az LHTB műszaki állománya az MCDU - ból (Multifunction Control and Display Unit – többfeladatú vezérlő és kijelző egység) az utolsó repülési adatokat kiolvasta.

Az adatokat elemezve hibajavításra került sor. A hibákat a navigációs adatokat kidolgozó egységek (3 db) (ADIRU – Air Data and Inertial Reference Unit) eltérő jelkidolgozási programja okozta, mivel a berepülést megelőző karbantartás során 1 egységet kicseréltek. A WINDJET 014/07 számú „EO” – ja alapján mindhárom egységet lecserélték a „hardveres” megegyezés érdekében, majd egy „interface test” – et hajtottak végre annak érdekében, hogy a computerekben lévő szoftver azonos verziójú legyen. A computerek szinkronba hozásával a navigációs rendszer hiba megszűnt.

Megjegyzés:

Biztonsági ajánlás: A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2009. július 23.

Mészáros László
főigazgató