



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Storczer László
RFO/1067/15/2009

Wizz Air Hungary Kft.

**Pekk Antal Úr részére
Minőségügyi és Repülésbiztonsági Igazgató**

**Vecsés
Lőrinci út 59. C2 épület
2220**

Tárgy: A 2009-067-4 számú légitársasági tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	LHBP, 2009. április 08.
Légijármű üzemeltetője:	Wizz Air Hungary Kft.
lajstromjele:	HA-LPC
típusa:	AIRBUS INDUSTRIES A320
Üzemeltető nyilvántartási száma:	0582009R1
Az üzemeltetői vizsgálat beérkezési ideje:	2009. augusztus 14.

Az eset leírása:

A budapesti felszállás után a futókar benti helyzetbe állításakor a futóbehúzás folyamata megindult, de megszakadt és az aknaajtók nem záródtak be. L/G NOT UNLOCKED és L/G DOOR NOT CLOSED hibajelzések jelentek meg. Többszöri működtetési kísérlet után kibocsátották a futót, és amikor három zöld tablójelzés volt, végrehajtottak egy alacsony áthúzást a torony felett, aki megerősítette, hogy a futók kint vannak. Visszafordultak és rendben leszálltak.

Tett intézkedések:

A 2009-067-4 sz. eseménnyel kapcsolatba hozható előzmény, hogy a jelen eseményt 2 nappal megelőzően 2009. április 06-án, a repülőgép Luton-Budapest útvonalat teljesített. A lutoni felszállás után a futóbehúzás során megjelent több hibajelzés is (L/G NOT UNLOCKED, L/G DOOR NOT CLOSED) amellet, hogy a futóbehúzás abnormálisan hosszú ideig tartott, de végül a hibajelzések megszűntek és a futóbehúzás sikeres volt. A személyzet a hibát bejegyezte a Flight Logbook-ba, és Budapesten a LHT (Lufthansa Technik) karbantartó szervezete április 07-én több futópróbát és alkatrészcsere is végrehajtott, de konkrét hibát a repülőgép futópróbája alatt sem találtak, a hiba nem jelentkezett. A repülőgépet üzemképesnek minősítették. 2009. április 08-án a HA-LPC Eindhovenbe indult, de a felszállás után a személyzet nem tudta a futót behúzni és ugyanazok a hibajelzések jelentek meg, mint 06-án a lutoni felszállásnál. A futókart kinti

helyzetbe állítva kibocsátották a futót, végrehajtottak egy alacsony áthúzást a torony felett, annak ellenére, hogy három zöld tablójelzésük volt. A torony megerősítette, nem látnak semmi rendelleneset, ezek után rendben leszálltak. Bár a WIZZAIR bejelentő is orrfutó problémáról beszélt, már amikor a helyszínelő kollégák lejöttek a személyzet meghallgatása után tudták, hogy nem csak az orrfutó nem jött be, hanem az egész behúzási folyamat megszakadt. Valószínű, hogy a személyzet zavaros információi az eseményről is hozzájárultak, hogy a LHT szakembereinek a hibakeresés során megint nem találták a hibát addig, amíg műszaki berepülésről nem döntöttek és ott jelentkezett a hiba és ezáltal sikerült behatárolni, hogy hol kell a hibát keresni. Végül megtalálták, hogy a jobb főfutó aknaajtó nyitott helyzetének jelzését végző un. Proximity Switch volt elszabályozódva és ez blokkolta az egész behúzási folyamatot. Az AIRBUS biztonsági rendszere úgy van kialakítva, hogy csak akkor engedi a futók behúzását, ha mind a három futónál a gondola ajtók nyitva vannak, és erről visszajelzés van.

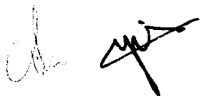
Az eset a KBSZ részéről további szakmai vizsgálatot, illetve intézkedést nem igényel, ezért az ügyet lezárnak tekintjük.

Megjegyzés: Nincs

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

Budapest, 2009. szeptember " 2009.09.10 "

Mészáros László
főigazgató



H – 1675 Budapest, Pf.: 62, Tel: +36 1 296 9504
Fax: +36 1 296 9520, e-mail: aviainfo@kbsz.hu