

AERO-INFORM Tanácsadó, Szolgáltató
és Kereskedelmi Betéti Társaság
1114 Budapest, Bartók Béla út 59.
Adószám: 28293808-2-43
Bank: 10201006-50041459
Tel/Fax: 279-0133
Tel.: 279-0134
E-Mail: aero2@vnet.hu
Mobil: 06-30-230-6715

AERO-INFORM
AERO-INFORM

2/2004.

ZÁRÓJELENTÉS

2004/70 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

2004.04.19.

HA-LKA: lajstromjelű

B-737-400: típusú repülőgép

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

AERO-INFORM

REPÜLÉS BIZTONSÁGI SZERVEZETE

1114 Budapest, Bartók Béla út 59.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

| | |
|--------------------------|--|
| POLEBISZ sorszám: | 2004/70 |
| AERO-INFORM eseményszám: | 2/2004 |
| Üzembentartó: | Travel Service Kft |
| Gyártó: | The Boeing Co. |
| Típus: | Boeing – 737 – 4YO |
| Tulajdonos: | Airplanes Finance Limited |
| Lajstromjele: | HA-LKA |
| Az eset helye: | LKPR, Prága FIR |
| Eset ideje: | 2004. április 19. 07 óra 02 perc LT |
| Eset kategóriája: | repülőesemény |

ÁTTEKINTÉS

A légi jármű Prága – Keflavik (Izland) TVS – 114 járatszámú útvonalra indult, fedélzetén 47 utassal és 6 főnyi személyzettel. A felszállás utáni 17. percben az irányítás a légi járművet visszafordította, mivel a transzponder jelét nem látta a radaron. A légi jármű rendben leszállt a prágai repülőtéren.

Az AERO-INFORM vezetője, a PoLéBiSz 2657/2004 számú levele alapján kijelölte a kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB).

A szakmai kivizsgálók: Badovszky György repülésbiztonsági vezető
 Kovács András repülésbiztonsági munkatárs

A zárójelentés tervezethez az érintettek nem kívántak észrevételt tenni ezért azt változatlan formában, a továbbiakban zárójelentésként szerepel.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2004. augusztus 23.

Az esemény oka a vizsgálat alapján: véletlen szerűen előfordult műszaki meghibásodás.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Az eseményben érintett személyzet az előírás szerinti felkészülés után átvette az előkészített légitűrművet. A beszállítás után a megfelelő engedélyek birtokában szabályos felszállást hajtottak végre a prágai repűlőtérrel. Emelkedés közben tájékoztatta őket az irányítás, hogy a légitűrmű másodlagos jele eltűnt a radarerűyőről. A gép, repűlési tulajdonságai nem változtak, ezért visszafordultak és rendben földet értek a prágai repűlőtéren.

1.2.Személyi sérűlések: Személyi sérűlés nem történt.

1.3.A légitűrmű rongálódás: nem sérűlt

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

| | |
|---------------------------|----------------|
| Szakszolgálati engedélye: | 01-0131 |
| Kora, neme: | 58 éves, férfi |
| Képesítése: | B737 Captain |
| Szakmai érvényessége: | 2005.03.31. |

1.6.Légitűrmű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

| | |
|------------------|---------------|
| Típusa: | B – 737-4YO |
| Lajstromjele: | HA-LKA |
| Gyári száma: | 24911 |
| Gyártó ország: | USA |
| Gyártó vállalat: | The Boeing Co |
| Gyártási év: | 1991 |

| | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| Alkalmassági biz. száma: | 4456 |
| Érvényessége: | 2005.03.22. |
| Hiba bejegyzése: | nem volt kijavítatlan hiba okmányolva |

1.6.2. A hajtóművek adatai:

| | |
|---------|-----------|
| Típusa: | CFM56-3C1 |
|---------|-----------|

1.7.Meteorológiai adatok: CAVOK, szél 330°-ról 3-4 m/s

1.8. Navigációs berendezések: A típusnak megfelelő berendezések.

- 1.9. Összeköttetés:** Rádió összeköttetés az irányító szolgálattal a meghibásodás idején.
- 1.10. Repülőtéri adatok:** A prágai nemzetközi-repülőtér érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett. Az eseménnyel nincs összefüggésben.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** Nem lett kiértékelve, mert nem tartalmaz a vizsgálathoz adatokat.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Roncs nem keletkezett a repülőgép normálisan a pályára szállt le.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** A személyzet érvényes orvosi alkalmassági engedéllyel rendelkezett. Nem volt szükség igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra.
- 1.14. Tűz:** Nem keletkezett.
- 1.15. A túlélés lehetősége:** Életre veszélyes helyzet nem alakult ki.
- 1.16. Próbák és kísérletek:** Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.
- 1.17. Szervezetek jellemzése:** A repülőgép a Travel – Service üzemeltetésében szabályos körülmények között repült.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Repülés közben, szerencsére ritkán, de előforduló jelenség, a másodlagos válaszjeladók meghibásodása. A vizsgált esetben, sem a földi előkészítést végrehajtották, sem a személyzet nem észlelte az útvonal előkészítése során a berendezések hibáját. A meghibásodás a repülés emelkedési szakaszában következett be, a torony frekvenciát elhagyva a Praga Controll már nem látta a gép másodlagos jelét, ezt azonnal jelezték a személyzetnek. Az ilyen esetre előírt ellenőrzések után sem volt a gépnek másodlagos jele ezért az irányítás utasította a személyzetet, hogy térjen vissza Prágába.

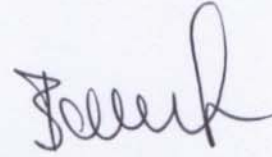
3. Következtetések

Az esemény a transzponder meghibásodása miatt következett be. Az irányítás és a személyzet az előírásoknak megfelelően ténykedett.

4. Biztonsági ajánlások

A KSzB véleménye szerint, az eseménnyel kapcsolatban intézkedés kiadására, vagy a szabályok megváltoztatására nincs szükség. A berendezés meghibásodása véletlenszerű volt

Budapest, 2004. szeptember 01.



.....
Badovszky György
Repülésbiztonsági vezető