

Wizz Air Hungary Kft.

ZÁRÓJELENTÉS

325/2004
Repülőesemény

Incident
Hungarian Airspace
16 december 2004
Airbus A-320, HA-LPD

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

Palgári Légiközlekedés Biztonsági Szolgálat
Érkezett: 2005 MARCH 29.
Ügyiratszám: 2004/4/334 48: 699/2005
Ügyintéző: *Durda / Fekete*

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája:	INCID
A légi jármű gyártója:	Airbus
típusa:	A 320-233
felség- és lajstromjele:	HA-LPD
gyári száma:	1902
A légi jármű tulajdonosa:	debis Celtavia 4 Ltd.
üzembentartója:	Wizz Air Hungary Kft.
bérlője:	Wizz Air Hungary Kft.

Az esemény napja és időpontja (UTC): 2004-12-16, 12:00
helye: Magyarország légtere

A baleset kapcsán elhúnytak/súlyos sérültek száma: nem volt
A légi jármű rongálódásának mértéke: nem sérült meg

Lajstromozó állam: Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság: Magyar Polgári Légiközlekedési Hatóság

A gyártást felügyelő hatóság: DGAC France

Az esemény helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: PoLéBiSz

Az eset összefoglaló áttekintése:

A repülőgép 12:30-kor(LT) szállt fel Katowicéből és megközelítően 30 perces repülést követően "ENG#1 Bearing 4 Oil System" jelzést észlelt a személyzet. A jelzés később beavatkozás nélkül megszűnt. A földi műszaki szolgálattal folytatott konzultációt követően a Parancsnok visszafordult és a repülőgép 13:53-kor (LT) esemény nélkül leszállt Katowicében.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2004 december 16.-án 13:30-kor Pekk Antal a Wizz Air Kft. szervezettől jelentette.

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény vizsgálatát az üzemeltető hatáskörébe utalta. Az üzemeltető szakmai bizottságot alakított, melynek:

Elnöke: Pekk Antal
Tagja: Poprádi Zsolt

Tanácsadóként a karbantartó LHT képviselőjének részvételét kérte a bizottság.

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel, az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt.

A szakmai bizottság tagjai munkájukat a szakmai bizottság vezetőjének irányítása alatt végezték. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak illetve a jövőben nem járhatnak el.

A szakmai bizottság az eljárása során:

- a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette;
- szabadon megvizsgálta a légi járművet, annak tartozékait, továbbá, az érintettek telephelyére és létesítményeinek területére beléphetett és ott szakmai vizsgálatot tarthatott;
- az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta;
- rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely a légi jármű tulajdonosának, üzemben tartójának, gyártójának, a repülőtér üzemben tartójának, légiforgalmi szolgálatnak vagy a légiközlekedési hatóságnak a birtokában volt;
- a szakmai vizsgálat során az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légi jármű légi alkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légi jármű gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a légiforgalmi irányítással, a repülőtér üzemben tartásával foglalkozó szervek;
- a légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság, a szakszemélyzet stb.) együttműködtek, a szakmai bizottság vezetője által kijelölt részfeladatokat (szaktevékenységet) ellátták, és tényállás tisztázása érdekében hozott rendelkezéseit végrehajtották.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

- Járatszám: **WZZ155**; az üzemelés fajtája: **menetrendszerű**; az utolsó indulási hely: **Katowice (KTW), Lengyelország**; az indulás ideje: **11:30**; tervezett leszállóhely: **Athen (ATH), Görögország**

A repülés és az események leírása: **Megközelítően 30 perces repülést követően "ENG#1 Bearing 4 Oil System" jelzést észlelt a személyzet. A jelzés később beavatkozás nélkül megszűnt. A földi műszaki szolgálattal folytatott konzultációt követően a Parancsnok visszafordult és a repülőgép 12:53-kor esemény nélkül leszállt Katowicében.**

- A légiközlekedési esemény helye és időpontja: **2004-12-00, 12:00, Magyarország légtere**

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Semmilyen	6	38	0

1.3. A légi jármű rongálódása

A légi járművet a légiközlekedési balesetben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése: **a légi jármű nem rongálódott**

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárt a, a vizsgálat befejezéséig a kszb-nek nem hoztak tudomására.

1.5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme: 38, Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

Szakmai: 2009.02.18.

Egészségügyi: 2005.09.30.

Képesítései: Captain

Jogosításai: IR/ME

Repült ideje az érintett típuson

Összesen: 337 (Wizz Air)

Utolsó harminc napban: 82

A munkaidőre vonatkozó szabályokat vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2004.12.11. 13:02

Pihenéssel töltött idő: 35

Munkába lépés ideje: 2004.12.16. 10:10

Repüléssel töltött munkaideje: 1:50

A másodpilóta:

Kora, neme: 33, Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége: 2006.01.09

Szakmai: 2005.08.31.

Egészségügyi: 2005.05.15.
Képesítései: First Officer
Jogosításai: IR/ME/SP
Repült ideje az érintett típuson:
Összesen: 220
Utolsó harminc napban: 56
A munkaidőre vonatkozó szabályok vonatkozásában:
Előző munkaidő vége: 2004.12.11. 13:02
Pihenéssel töltött idő: 118:08
Munkába lépés ideje: 2004.12.16. 10:10
Repüléssel töltött munkaideje: 1:50

1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége: 2005. július 27.

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	3354	1965
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó „C” karbantartás óta	1751	1106
Utolsó „A” karbantartás óta	48	26

1.7. Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés.

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtér(ek) paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Légi jármű adatrögzítők.

Az adatrögzítők kiértékelése nem segíthette a vizsgálatot, ezért a bizottság azt nem kérte.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

Az esemény során roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légi jármű személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett.

1.14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek

A hibajavítás során leépített berendezések vizsgálatát a LHT szakműhelye végezte.

1.17. A szervek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

1.18. Kiegészítő adatok

A kszb a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

Leszállás után a Wizz Air katowicei bázisán a LHT technikusai az 1. Melléklet szerinti „PIPES AND HARNESS OR SCAV VLV STUCK CLOSED 1” üzenetet nyomtatták ki a repülőgép MCDU rendszeréből.

A hibakeresést követően lecserélték az Eng#1 Bearing #4 Compartment Scavenge Valve-et (4006EN) az AMM 79-23-51-401 szerint és a Bearing#4 Pressure Transducer -t (4005EN) az AMM 79-33-16-401 szerint.

Nagyteljesítményű hajtóműpróbát hajtottak végre az AMM 71-00-00-710-013-A szerint és hibát nem találtak. Az elvégzett hibajavítás után a repülőgépet üzemképesnek minősítették.

A leépített berendezéseket a LHT saját szakműhelyében ellenőrizte. A lecserélt berendezések javítási jegyzőkönyveit bekértük. A C008723 gyári számú Transducer a 2. Melléklet szerint hibátlannak bizonyult.

A 17791959 gyári számú Scavenge Valve ellenőrzése során megállapították, hogy a nyitott helyzet jelzésére szolgáló Reed kapcsoló hiszterézise kismértékben túrésen kívül van (3. Melléklet).

Nyomáscsökkenés irányban a véghelyzetet a kapcsoló 152 psig nyomásértéknél jelzi az előírt 160 psig értékkel szemben. Ez üzemi körülmények között okozhatja azt, hogy a szelep már nyitva van, ugyanakkor erről a helyzetről nem adja ki a megfelelő jelzést az EEC felé, ami a 4. Mellékleten ábrázolt módon a „SCAVENGE VALVE STUCK CLOSED” jelzést okozza.

A szelepet a LHT garanciális hibajavításra továbbküldte a gyártónak.

Az esemény óta a repülőgép a vizsgálat lezárásáig 837 órát üzemelt és a hibajelenség nem ismétlődött

3. Következtetések

Az Elemzés alapján a Bizottság bizonyítottan látja, hogy az “ENG#1 Bearing 4 Oil System” jelzést az I. Hajtómű Bearing #4 Compartment Scavenge Valve (4006EN) garanciális időn belül történt meghibásodása okozta.

4. Biztonsági ajánlások

1. A Bizottság álláspontja szerint a meghibásodás egyedinek tekinthető, ezért a szelep cseréjén túl biztonsági ajánlást nem tesz.
2. A Bizottság javasolja a vizsgálat tartalmának ismertetését az érintett személyzet számára.

5. Függelékek

1. számú Melléklet: MDCU Report
2. számú Melléklet: LHT Workshop Report Transducer 4005EN
3. számú Melléklet: LHT Workshop Report Scavenge Valve 4006EN
4. számú Melléklet: A320 AMM 79-37-00 Page 3
5. számú Melléklet: ATL006967

Budapest, 2005. március 20.

Tag:


Poprádi Zsolt

Elnök:


Pekk Antal