

FARNAIR Hungary Kft.

Ikt. sz: 1333/2003

Gy. sz: 2002/4/316

Fábián Mihály
Ügyvezetői igazgató

Helyben

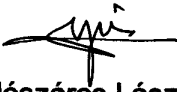

Tárgy: 203/2002 számon nyilvántartott esemény zárójelentésének közzététele

Tisztelt Fábián Úr!

A POLÉBISZ által 203/2002 sorszám alatt nyilvántartott – üzembehaltatói hatáskörben utalt repülőesemény, üzembehaltatói vizsgálata alapján készült IR01/2002 számú zárójelentést, azzal egyetértve, közzéteszem.

Budapest, 2003. május 30.

Tisztelettel:


Mészáros László
igazgató 

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet
Mészáros László Úr
Igazgató részére

Budapest-Ferihegy 1
Pf. 62
1675

2002. december 6.

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2002 DEC 06.

Ügyiratszám: 2002/4/316/02/3046

Ügyintéző: Kovács András


Tisztelt Igazgató Úr!

2002/4/316/02/3046 számú levelére hivatkozva ezúton tájékoztatom, hogy 2002. december 5.-én, a HA-LAC lajstromjelű repülőgéppünkkel történt repülőeseménnyel kapcsolatosan repülésbiztonsági szervezetünk fel kívánta venni a kapcsolatot a PoLéBiSz-szel, viszont közvetlenül a gép visszaérkezésekor már a helyszínre érkezett és tájékozódott a PoLéBiSz munkatársa, ami nyilvánvalóvá tette, hogy az eseményről a HC már értesítést adott. Szervezetünk ezután készítette el írásos bejelentő nyomtatványát.

A hiba kijavítását a FARNAIR Hungary Kft. műszaki vezetője rendelte el, a repülésbiztonsági szervezetünk vezetőjével történt egyeztetést követően.

Tájékoztatom továbbá, hogy a FARNAIR Hungary Kft. a tegnapi napon megkezdte az üzemeltetői szakmai vizsgálatot, melyről készült jelentés tervezet a PoLéBiSz-nek meg fog küldeni. A jóváhagyott dokumentációknak, illetve az esemény jellegének megfelelően a szakmai vizsgálatot Varga Levente végzi.

Tisztelettel,


Varga Levente
minőségügyi vezető
repülésbiztonsági szervezet vezető

FARNAIR Hungary Ltd.
PO BOX 173. H-1701 Budapest, Hungary
VAT No.: 10555415-2-43
☎ +36 1 347 60 40 Fax: +36 1 347 60 49
Email: fah@farnair.hu Web: www.farnair.com



Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet
Mészáros László Úr
igazgató részére

Budapest-Ferihegy I.
Pf. 62
1675


Our ref: 5-12-2002 HA-LAC esemény

Budapest, 15/május/2003

Tisztelt Igazgató Úr!

A FARNAIR Hungary Kft. ezúton kívánja benyújtani szervezetüknek a HA-LAC lajstromjelű repülőgépeknek 2002. december 5.-i repülőesemény vizsgálati zárójelentés tervezetét.

Tisztelettel,


Varga Levente
minőségügyi vezető

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2003 MÁJ 16.

Ügyiratszám: 2002/14/316. Kd.: 1232/2003

Ügyintéző: Skovács András



Incident / Accident Investigation Report Form

Esemény üzemeltetői vizsgálati jelentés

I.a.w. the requirements of 13/2000. (V.31.) KHVM-HM-EüM Joint Decree of the Republic of Hungary (about the rules of professional investigation of aviation accidents and incidents)
A 13/2000. KHVM-HM-EüM rendelet előírásai szerint.

Report No.: 01/2002

Jelentés száma:

A/C Operator: FARNAIR Hungary Kft.

Repülőgép üzemeltetője:

A/C Manufacturer: LET

Repülőgép gyártója:

A/C Type: L 410 UVP-E

Repülőgép típusa:

A/C Nationality: Hungarian

Repülőgép nemzetisége:

A/C Registration: HA-LAC

Repülőgép lajstromjele:

Occurrence: Incident

Esemény:

Occurrence date and location: BUD 08:20LT 05/DEC/2003

Esemény dátuma és helye

Incident / Accident Report Form No.: 001/2002

Esemény / Baleset Bejelentő Nyomtatvány száma:

Composition of Investigation Team:

Repülőesemény vizsgáló bizottság összetétele:

Az esemény üzemeltetői vizsgálatát Varga Levente, a FARNAIR Hungary Kft. repülésbiztonsági szervezetének vezetője (a továbbiakban: FAH) végezte. Minden időpont helyi időben (LT) szerepel jelen jegyzőkönyvben.

Short Overview of Event and Actions Taken:

Az esemény és a fogantatott intézkedések rövid áttekintése:

2002. december 5.-én a FARNAIR Hungary Kft. FAH 6992-es járata a felszállás után rövid idővel navigációs műszerberendezés meghibásodása miatt visszafordult és leszállt Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren.

Short summary of possible causes:

Az esemény okainak rövid összefoglalása:

A navigációs műszerberendezés hibás működését egy elektromos csatlakozó meghibásodása okozta.

1. Facts / Ténybeli Információk

1.1. Description of Flight / A repülés lefolyása

A HA-LAC lajstromjelű repülőgép a FAH 6992 járatán Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérrel 2002. december 5.-én 08:02 perckor indult és 08:10 perckor szállt fel. A repülőgép előkészítéskor, az indítás, kigurulás és felszállás közben a repülőgép irányrendszere megfelelően működött. Felszállás után, az eljárás lerepülése közben végrehajtott forduló során a repülőgép személyzete észlelte, hogy a repülőgép mindkét HSI irányrendszere meghibásodott (lemerevedett). Az összes többi navigációs műszerberendezés rendben működött. A repülőgép kapitánya a kiinduló repülőtérre való visszatérés mellett döntött. A meghibásodás jellegének megfelelően a személyzet nem deklarált vészhelyzetet és nem kért az irányítástól leszállási elsőbbséget sem. Leszállás után a FAH műszaki szolgálata feltárta és kijavította a hibát.

1.2. Personal Injuries / Személyi sérülések

None.

FARNAIR Hungary Ltd.
PO BOX 173. H-1701 Budapest, Hungary
VAT No.: 10555415-2-43
☎ +36 1 347 60 40 Fax: +36 1 347 60 49
Email: fah@farnair.hu Web: www.farnair.com



1.3. A/C Damage / A légi jármű rongálódása

None.

1.4. Other Damages / Egyéb kár

None.

1.5. Flight Crew Data / A személyzet adatai

Az adott napon mind a repülőgép kapitánya, mind az első tiszt a repülési feladatnak, illetve beosztásának megfelelő, érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezett. Mindkettőjük orvosi minősítése érvényes volt az adott napon. A személyzet mindkét tagjának időszakos hatósági ellenőrzései (line check, flight check) megfelelőek és 3 hónapnál frissebbek voltak:

- CDR: 41 éves férfi, magyar állampolgár, magyar ATPL szakszolgálati engedély, L410 kapitányi minősítéssel, szakmai alk. érv.: 2003.03.31., orvosi minősítés érv.: 2003.05.18., Utolsó flight check: 2002.10.03., Utolsó line check: 2002.10.03.

- F/O: 37 éves férfi, magyar állampolgár, magyar ATPL szakszolgálati engedély, L410 F/O minősítéssel, szakmai alk. érv.: 2003.03.31., orvosi minősítés érv.: 2003.05.30., Utolsó flight check: 2002.12.04., Utolsó line check: 2002.12.04.

1.6. A/C Data / A légi jármű adatai

Az eseményben résztvevő repülőgép a HA-LAC lajstromjelű, 871828 gyári számú LET L 410 UVP-E típusú repülőgép volt. A repülőgép repült idő és ciklus adatai az esemény idején: TTSN: 1897FHRS, TCSN: 3745 voltak, utolsó tervezett karbantartása a 300FHRS (F-2 check) volt 2002. november 16-án. A repülőgépen az esemény időpontjában 1 db, a MEL szerint halasztott hiba (HOLD ITEM) volt, mely nem állt összefüggésben a navigációs műszerberendezésekkel. Az adott napon a repülőgép repülés előtti ellenőrzését (A check) jogosításának megfelelően a repülőgép kapitánya végezte. A meghibásodás jelentkezéséig az indítás, kigurulás és felszállás közben a navigációs berendezések megfelelően működtek.

1.7. Meteorological Data / Meteorológiai adatok

N/A

1.8. NAV Equipment / Navigációs berendezések

A felszállás utáni eljárás közben működésképtelenné vált irányrendszerek kivételével a repülőgép összes többi navigációs berendezése a repülés teljes időtartama alatt megfelelően működtek.

1.9. Communication / Összeköttetés

A repülés folyamán az összeköttetés minden kommunikációs vonalon megfelelő volt, mind a földi irányítással, mind a személyzet tagjai között.

1.10. Airport Data / Repülőtéri adatok

N/A

1.11. Flight Data Recorders / Légijármű adatrögzítők

N/A

1.12. Impact and Wreckage Data / A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

None.

1.13. Medical Data / Orvosi és igazságügyi-orvosszakértői adatok

Lásd 1.5.

1.14. Fire / Tűz

None.

1.15. Survival Possibilities / A túlélés lehetősége

N/A

1.16. Experiments and Tests / Próbák és kísérletek

None.

1.17. Description of other Services and Organizations / A szervek jellemzése

A FAH repülésbiztonsági szervezete nem járt el elég gyorsan az esemény jelentésekor, illetőleg kommunikációs problémákba ütközött a szervezet vezetőjének elérésekor és a jelentéshez szükséges dokumentumok elkészítésekor. A FAH műszaki személyzete a jelentés megküldése előtt kijavította a műszaki hibát a repülőgépen. Ezen problémák kiküszöbölésére mindenképpen szükséges a szervezet tagjainak pótlólagos vállalati oktatása, kiemelve az adott esemény jelentésében tapasztalt hibákat és a helyes értelmezést. Különös tekintetet kell az oktatásban arra fordítani, hogy a JAR-OPS1 követelmények (melyek szerint a FAH üzemeltetési felkészülése, illetve jóváhagyása folyamatban van) és a hazai jogszabályi követelmények közötti különbségek értelmezési problémákhoz ne vezessenek. A JAR-OPS1 szerint (JAR-OPS 1.420) ugyanis a műszaki meghibásodások esetén a hiba műszaki dokumentálása mellett a repülőgép kapitányának kell azt minősíteni, hogy a meghibásodás a repülésbiztonságot befolyásolta-e, azaz, hogy eseményként értékeli-e azt. A JAR-OPS1 szerint az események jelentésére 72 óra idő áll rendelkezésre. A vonatkozó magyar jogszabályok ismeretében ez értelmezési problémákhoz vezethet a műszaki meghibásodások minősítésével kapcsolatban. Az azonnali jelentéskötelezettség repülőesemények történetkor viszont magyar előírás (13/2000 együttes rendelet).

1.18. Additional Information / Kiegészítő adatok

None.

1.19. Effective Investigation Techniques / Hasznos kivizsgálási módszerek

None.

2. Analysis / Elemzés

2002. december 5.-én a FARNAIR Hungary Kft. FAH 6992-es járata a felszállás után rövid idővel navigációs műszerberendezés meghibásodása miatt visszafordult és leszállt Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren. A navigációs berendezés (HSI irányrendszer) meghibásodását elektromos csatlakozási hiba okozta. A hiba nem volt előre észlelhető, vagy jelezhető.

3. Conclusions / Következtetések

A meghibásodás nem volt előre észlelhető, vagy jelezhető. A további előfordulások esélyének csökkentésére műszaki vezetői utasítás lehetséges. A repülésbiztonsági szervezet tagjainak oktatása szükséges.

4. Flight Safety Recommendations / Biztonsági ajánlások

2/JAN/2003: A FAH műszaki vezetője elrendeli, hogy a hasonló meghibásodások lehetőségét csökkentendő, a FAH üzemeltetésében lévő L410 típusú repülőgépeken a soron következő tervezett

karbantartási feladatnál ellenőrizni kell az adott típusú csatlakozókkal rendelkező navigációs műszerberendezéseken a csatlakozók megfelelő pozícióját.

2/JAN/2003: A FAH repülésbiztonsági szervezet tagjainak további vállalati oktatás szervezése szükséges a feltárt problémák kiküszöbölésére. A FAH repülő- és műszaki személyzeteket értesíteni kell az esemény tapasztalatairól.

2/APR/2003: A vizsgálat fenti ajánlásait figyelembe véve a mai napon a következő megállapításokkal zárhatjuk le a jegyzőkönyvet:

- Az időközben lezajlott karbantartásokon a FAH jogosított szerelő állománya nem észlelt problémát az azonos típusú csatlakozók biztosító lemezeinek működésében. Ezért az esetet egyszerinek minősítve, a FAH műszaki vezetője körlevelet ad ki a szerelő állomány részére, melyben felhívja a figyelmet a HA-LAC lajstromjelű repülőgépen tapasztalt meghibásodásra és az üzemeltetett L410 típusú repülőgépeken a műszerfal megnyitásával/megbontásával járó karbantartási műveleteknél az azonos típusú csatlakozók megfelelő rögzítettségének ellenőrzésére. A FAH Repülésbiztonsági Szervezete szintén körlevélben tájékoztatja a repülőszemélyzeteket a tapasztaltakról.

- A FAH ügyelet munkatársai és a repülőszemélyzetek a vonatkozó követelményrendszerből és a FAH repülésbiztonsági eljárásaiból ismeretfelújító képzésben részesültek.

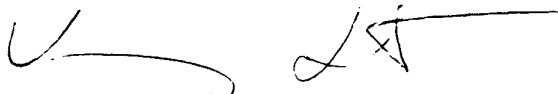
5. Appendices / Függelékek

None.

Date of Report Completion / A jelentés lezárásának időpontja:

15/MAY/2003

Signatures of Investigation Team Members / A bizottság tagjainak aláírása:


15/MAY/2003