

Wizz Air Hungary Kft.

ZÁRÓJELENTÉS

246/2004

Incident
Budapest, Hungary, 05 SEP 2004
Airbus A-320, HA-LPF

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

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: INCID

A légi jármű gyártója: Airbus
típusa: A 320-233
felség- és lajstromjele: HA-LPF
gyári száma: 1834

A légi jármű tulajdonosa: debis CeltaVia 6 Ltd.
üzembentartója: Wizz Air Hungary Kft.
bérlője: Wizz Air Hungary Kft.

Az esemény napja és időpontja (UTC): 2004-09-05, 16:00
helye: Magyarország légtere

A baleset kapcsán elhunytak/súlyos sérültek száma: nem volt
A légi jármű rongálódásának mértéke: a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja levált

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

A gyártást felügyelő hatóság: DGCA France

Az esemény helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: PoLéBiSz

Az eset összefoglaló áttekintése:

A tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja repülés közben levált és elveszett.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2004 szeptember 06-án 12:50-kor Pekk Antal az 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
Tagjai: Tóth György, Ruzsiczky Pal

Tanácsadóként a gyártó Airbus és a karbantartó LHT képviselőjének részvételét kérte a bizottság.

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet, illetve a repülőeseményt megelőzően a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg 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: **WZZ232**; az üzemelés fajtája: **menetrendszerű**; az utolsó indulási hely: **Girona (GRO) Airport, Barcelona, Spanyolország**; az indulás ideje: **14:00**; tervezett leszállóhely: **Budapest (BUD), Hungary**
- A repülés és az események leírása: **Budapestre érkezést és a fékreállást követően a földi kiszolgáló személyzet jelentette a személyzetnek, hogy hiányzik a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja. A budapesti leszállást megelőző süllyedés kezdetekor, a gázkarok „idle” helyzetbe állítása után a személyzet kb. 10 másodpercig furcsa zajt és enyhe vibrációt érzelt. A személyzet ellenőrizte a hajtóművek paramétereit és eltérést nem észlelt.**
- A légiközlekedési esemény helye és időpontja: **2004-09-05, 16:00, Magyarország légtere**

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb/semmilyen	0	0	0

1.3. A légi jármű rongálódása

A légi járművet a légiközlekedési balesetben, repüléseményben ért rongálódások rövid ismertetése: **a tüzelőanyag feltöltő panel levált és elveszett.**

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: 46, Férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége
Szakmai: 2005.03.31.
Egészségügyi: 2005.03.11.
Képesítései: Captain
Jogositásai: Oktató, Berepülő

A másodpilóta:

Kora, neme: 39, Férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége
Szakmai: 2005.12.31.
Egészségügyi: 2005.08.26.
Képesítései: First Officer
Jogositásai: -

1.6. A légi jármű adatai

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

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	2010 óra	1191
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó karbantartás óta (1C)	376	213

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

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.

A levált tüzelőanyag feltöltő panel ajtó Magyarország légterében vált le és ismeretlen helyen ért földet.

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 vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a tüzelőanyag feltöltő panel ajtajának nyitott helyzetét, a repülőgép orra felől, több méteres távolságból végzett vizuális ellenőrzéssel nem lehet egyértelműen észlelni.

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

Az érintett személyzeti tagok meghallgatásuk során az eseményről alábbiakat mondták el:

Budapestre érkezést és a fékreállást követően a földi kiszolgáló személyzet jelentette, hogy hiányzik a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja. A személyzet az ajtó zárt helyzetét Girona repülőterén ellenőrizte, jelentése szerint az ajtót a tüzelőanyag feltöltő szervezet szakembere zárta be. A budapesti leszállást megelőző süllyedés kezdetekor, a gázkarok „idle” helyzetbe állítása után a személyzet kb. 10 másodpercig furcsa zajt és enyhe vibrációt észlelt. A személyzet ellenőrizte a hajtóművek paramétereit és eltérést nem észlelt.

Az eseményt megelőző tüzelőanyag feltöltést végző szervezet jelentésében az eseményről alábbiakat közölte:

A tüzelőanyag feltöltését végző szervezetnek nem feladata a feltöltő panel ajtajának működtetése és ennek megfelelően nem is működtették a WZZ232 ajtaját 2004. szeptember 05.-én.

Műszaki elemzés:

A tárgyi fedél ajtajának nyitott helyzetét végállás-kapcsoló érzékeli, mely a panel 30-40 fokos szögben történő „megnyitása” után kapcsol. A fedél zárszerkezetének működéséből eredően megkülönböztethető „becsukott” és „bezárt” helyzet.

3. Következtetések

A tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja – a nem, vagy nem megfelelően zárt helyzete miatt - a süllyedéskor erőteljesebben fellépő turbulens hatások következtében kinyílt, legyező mozgásba kezdett és levált.

4. Biztonsági ajánlások

A hasonló esetek megelőzése érdekében a bizottság a következőket javasolja:

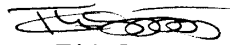
1. A tüzelőanyag feltöltést követően a személyzet közelről, a tüzelőanyag feltöltő panel ajtó érintésével ellenőrizze és győződjön meg annak zárt helyzetéről.
2. A fenti jelentés tartalma kerüljön ismertetésre a személyzet számára.

5. Függelékek

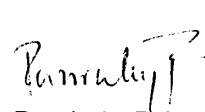
1. Aircraft technical Log No.WZAT000857 és 860;
2. Damage report (Személyzet)
3. Report (Tüzelőanyag feltöltő szervezet)

Budapest, 2005. január 05.

Tagjok:



Tóth György,



Ruzsiczky Pal

Elnök:



Pék Antal