

PLK264 JÁRAT ZÁRÓJELENTÉS

Légitársaság: Pulkovo
Nemzetiség: Orosz
Típus : Tu-154M

Lajstromjele: RA-85695
Eset helye: Budapest Ferihegy Apron 65-ös állóhely
Eset ideje: 2005.június 26.18 óra 36 perc. (LT)
Eset kategóriája : Műszaki meghibásodás
Járatszám : PLK264 vagy PV264

Összefoglaló áttekintés :

Az eset 2005.06.30-án a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) szóbeli közlése, majd a 1344/2005 sz. levele alapján vált ismertté. PoLéBiSz a szakmai vizsgálatot a BA Rt. repülőtér üzemeltető hatáskörébe utalta. A bejelentés birtokában a vizsgálatot a BA Rt. Repülésbiztonsági Szervezete saját hatáskörben vizsgálta. Vizsgálóbizottság vezető Martényi Károly és a vizsgálóbizottság tagja Streng Károly.

1. Ténybeli információk

1.1. Esetleírás

A következőzett eset az alábbiak szerint foglalható össze:

2005.06.26-én 19 óra 25 perckor (LT) az RA-85695 lajstromjelű (lj), Pulkovo légitársaság Tu-154M típusú repülőgépe(rg) (PLK264 sz. járat) a visszaúti járat előkészítése és zárása után megkapta a hajtómű indítási engedélyt a HC ATC ügyeleti gurító szolgálatától. A 65-ös állóhelyről a BA Rt. Repülőgép Kiszolgáló Osztály által pushback-es eljárással kitolásra került a repülőgép az előtér gurulási nyomvonalára. A hajtóművek egyenkénti indítása során nem indult a III.-as pozícióban levő hajtómű. Többszöri próbálkozás ellenére sem sikerült az indítás, ezért a repülőgépet visszavontatták parkolási pozícióba. A személyzeti egyeztetés

után a repülőgép javítása mellett döntöttek. A repülőgépet levontatták a műszaki előtér IV.-es hangára elé. Másnap, a mentesítő járattal műszaki szakemberek érkeztek, akik elvégezték a műszaki meghibásodás kijavítását. A visszaellenőrzés és a légi jármű repülésre alkalmasság igazolása után a repülőgép 2005.06.27-én 16 óra 19 perckor utasok nélküli technikai átrepüléssel elrepült Szentpétervárra.

1.2. Személyi sérülések

- Nem történtek.

1.3. Légi jármű rongálódása

- A légi jármű az eset során nem sérült.

1.4 Egyéb kár

- Egyéb sérülésről, rongálódásról nincs információ.

1.5. A személyzet adatai

-Az esettel kapcsolatba hozható személyek:

-1.5.a. A hajózó személyzet

1.5.a.1. Légi jármű parancsnok

Munkakör : Légi jármű parancsnok
Kora, neme, neve : Ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

1.5.a.2. Másodpilóta

Munkakör : Másodpilóta
Kora, neme, neve : Ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

1.5.a.3. Fedélzeti mérnök

Munkakör : Másodpilóta
Kora, neme, neve : Ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

-1.5.b. egyéb érintett tagok

-1.5.b.1. ATC ügyeletes gurító (TWR GRD)



Munkakör : Nem ismert
Kora, neme : nem ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

-1.5.b.2. BA Rt. Ügyeletes Forgalmi tiszt

Munkakör : Forgalmi tiszt
Kora, neme : Ismert
Képesítése : Ismert
Szakmai érvényesség: Nem ismert.

-1.5.b.3. BA Rt. Előtér Ügyeletes tiszt

Munkakör : Előtér Ügyeletes tiszt
Kora, neme : Ismert
Képesítése : Ismert
Szakmai érvényesség: Nem ismert.

-1.5.b.4. BA Rt. Ügyeletes repülőgép kiszolgáló

Munkakör : Repülőgép kiszolgáló
Kora, neme : Ismert
Képesítése : Ismert
Szakmai érvényesség: Nem ismert.

-1.5.c. Légitársasági képviselő

Munkakör : Manager of Hungary (Pulkovo)
Kora, neme : Ismert
Képesítése : Nem ismert

1.6. A légi jármű adatai

Légitársaság: Pulkovo Airlines
Gyártó: OAO Aviacop. 443052 Россия. г. Самара. ул. Псковская, 32.
Típus : Tupolev-154M
Nemzetiség: Orosz
Lajstromjele: RA-85695
Eset helye: Budapest Ferihegy T2B 65-ös állóhely
Eset ideje: 2005. június 26. 18 óra 36 perc. (LT)
Járatszám : PLK264 vagy FV264



1.7. Meteorológiai adatok

Az eset nem indokolja a meteorológiai adatok vizsgálatát.

1.8. Navigációs berendezések

A repülőtér navigációs berendezése az II-es pálya 31R irányban ILS CAT III. kategóriának megfelelően a 31L CAT II. kategóriának megfelelően üzemelt. Korlátozás nem volt.

1.9. Összeköttetés

A légi jármű és a HC TWR GRD közötti rádiófrekvencia hibamentesen működött.
A BA Rt. Földi kiszolgálási szervezet összeköttetését is biztosító STORNO 1-es csatorna
rendben működött.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtéri információk az érvényes AIP szerint lettek közzétéve.

1.11. Légi jármű adatrögzítő

Légi jármű adatrögzítő kiértékelése nem szükséges.

1.12. A roncsra és becsapódásra vonatkozó adatok

Az esemény során nem keletkezett.

1.13. Az orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálati dokumentumokra nem volt szükség.

1.14. Tűz

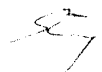
Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Eset során ilyen vizsgálat nem volt.

1.16. Próbák és kísérletek

Eset során ilyenre nem került sor.



1.17. A szervek jellemzése

- A Pulkovo Airlines és a BA Rt. között érvényes kiszolgálási szerződés volt. A járatkiszolgálás a szerződésben rögzítetteknek megfelelően történt.
- Az érintett szervezeti egységek a feladat elvégzéséhez utasításrendszerrel rendelkeztek.
- Az alapfeladat ellátásához szükséges eszközökkel el voltak látva. (gépjármű, vontató, földi áramforrás, STORNO készülék.)
- A BA Rt. Földi Kiszolgálási szervezetén belül a forgalmi tiszt a kapitány által átadott adatoknak megfelelően előkészített iratokkal és felkészülten hajtotta végre a járat munkafeladatait.
- A repülőgép kiszolgáló és kiszolgálóeszköz kezelő jelen volt a lefogadáson és időben indították a légi járművet.
- A BA Rt. Előtérügyeleti csoport szolgálatot teljesítő marshallere kellő időben jelen volt a légi jármű indítás és kivezetés elősegítésében.
- Az információ közlési rendszere jól működött.(STORNO, telefon, számítógépes rendszerek.)
- 2005.június 31-ig a műszaki meghibásodások repülésbiztonsági jelentési rendszer részét nem képezték.

1.18. Kiegészítő adatok

1.18.b. Bekérésre kerültek az alábbi adatok :

- a BA Rt-nél szolgálatot teljesítő forgalmi tiszt által kezelt járat-kiszolgálási lap.
- A Földi Kiszolgálási főosztály supervisor által kezelt Kiszolgálás ellenőrző lap.
- Irányítás (HC ATC) TWR GRD rádiólevelezése, STORNO 1-es csatorna,
- Pulkovo légitársaság képviselőjétől a repülőgép hibajavítását igazoló dokumentumok.
- Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság vezető helyetteséhez küldött e-mail-re kapott adatok.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

Ilyenekre nem került sor.



2. Elemzés

Az esetleírás főbb mozzanatainak időrendi sorrendje:

- 18 óra 36 perc (Leszállási időpont)

Az érkező PLK263-es járat fogadási (PLK263vFV263) munkáit - utas és poggyászkezelés, a repülőgép terhelés és parkolását biztosító munkák- végrehajtása kerültek.

- 19 óra 12 perckor A visszaúti jegykezelés majd a 72 utas beszállítása befejeződött. A repülőgépet bezárták.

- 19 óra 25 perckor A személyzet engedélyt kért a (HC ATC) TWR GRD szolgálattól a járat indítására. Járatengedély ismeretében a marshaller utasítására hátritolásos eljárással kifordították a légi járművet az előtéri gurító közép vonalra. A vontató leválasztása után a befeszült vontatórúdat is eltávolították az orrfutóról. Közben a marshaller jelzést adott a kapitánynak a hajtóművek indítására. A személyzet ezután az indítási sorrendnek megfelelően indította a hajtóműveket. Az indítási művelet a 3. hajtóműnél sikertelen volt, egy kis idő elteltével újból indította a személyzet. Az újraindítás is sikertelen volt. A hajtómű tablón megjelent a „nincs indító üzemanyagnyomás” tablójelzés.

- 19 óra 36 perckor a műszaki meghibásodás miatt megszakították a járat indulását és kérte a személyzet a légi jármű visszavontatását parkolási pozícióba. A visszavontatás után utaslépcsőt telepítettek a repülőgéphez és kiszállították az utasokat. Légitársasági képviselő a személyzettel kb. 40 percet tanácskozott a továbbiakról. A T2B-n állóhelyi kapacitás és a légi jármű javítása miatt a rampatiszt kérte a légi jármű levontatását a műszaki előtérre.

- Kb. 20 óra 19 perckor a repülőgép levontatásra került a műszaki bázis IV. hangára elé.

- 2005.06.27. 07 óra 10 perckor PLK 2631 járatszámon mentesítő járat érkezett (rg.lj. RA85187) fedélzetén 2 fő műszaki szakemberrel. A műszaki szakembereket a légitársasági képviselő átszállította a műszaki előtéren parkoló RA85695 lj. repülőgéphez.

- 06.27. 09 óra 13 perckor a mentesítő járat (FV2632) Ferihegyről rendben elrepült fedélzetén a leragadásból itt szállodáztatott utasokkal. (71 fő)

A műszaki szakemberek a RA85695 lj. rg. III. hajtómű indítási hiba behatárolását végezték. Az ellenőrzés során az APD55 hajtómű indításszabályzó automata és az SZKNA22-2A indító-gyújtó egység között elektromos szakadást mértek. A szakadás a hátsó műszaki rekeszben a ZZSB-2 elektromos vezetékköteg 86.sz csatlakozó 28.-as tüske forrasztásánál volt. A tüske vezetékét újraforrasztották. Visszaellenőrzésként a műszaki előtéren indították a hajtóművet, amely sikeresen beindult. Az elvégzett munkák munkalapon dokumentálták és a repülőgépet repülésre alkalmasnak minősítették. Ezután a légitársasági képviselő megkérte a repülőgép földi előkészítését a BA Rt. Földi Kiszolgálási szervezetétől.



- Kb. 06.27.15. óra 40 perckor a személyzet üzemanyagot rendel a British Petrol cégtől és rátankoltak a maradék üzemanyagra, majd vontatót kértek. A repülőgépet a műszaki előtéren beállították gurulási pozícióba. A feladatot a BA Rt. Földi kiszolgálás repülőgép kiszolgálója látta el.
- Kb. 06.27.16. óra 10 perckor elkészül a repülőgép előkészítése a járat indítására.
- 06.27.16 óra 19 perckor PLK264 v PV264 járatszámmal utasok nélkül elrepült Ferihegyről szentpétervári úti céllal.

3. Következtetések

- Az időjárási viszonyok nem befolyásolták a légi jármű hajtóműveinek indíthatóságát.
- A jelzett időszakban a BA Rt. kiszolgáló szervezete a légitársasággal szerződéses jogviszonyban volt.
- A (HC ATC)TWR GRD és a személyzet, valamint a személyzet és a kiszolgáló szervezet között kommunikációs kapcsolata folyamatosan működött.
- A járat kiszolgálása a szerződésben rögzítetteknek megfelelően történt.
- A leragadásból adódó utastájékoztató, utaskezelés, elszállítás és szállodáztatás a szerződésen kívüli képviselői feladat volt.
- A járatkiszolgálásról Kiszolgálás Ellenőrző Lap lett kiállítva és supervisor által értékelve.
- A forgalmi tiszt a tőle elvárható módon segített és intézkedett a leragadásból adódó repülőtéri kiszolgáláshoz.
- A repülőgép az állóhelyről történő fordulós hátritolásnál feszültség maradt a vontatóvillában. A repülőgép befékezését követően a vontatóvillában megmaradt feszültséget (befeszülést) a vontató lecsatlakoztatása után a villa visszaütésével lehetett mentesíteni és lecsatlakoztatni az orrfutóról. Ez a művelet a repülőgép rángatását és ütési hanghatást eredményezett. A hang és rángatás a pilóta- és az utastérben is érezhető. Amennyiben az előbb említett érzetek mellett a sikertelen hajtóműindítás is jelentkezik, a jelenségek egy összegzett hajtóműsérülés hatásképzetet kialakíthat.
- A járat indítási időszakában (PV264) a 63-as állóhelyen parkoló SkyEurope légitársaság HA-LKT lj. repülőgépét tankolták üzemanyaggal. Tankolás utasok kiszállítása nélkül történt, így a biztonsági szabályoknak megfelelően a Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság HAB-01 tűzoltó gépjárművel biztosította a műveletet.
- Az előbbi két pontban leírt körülmények bizonyos feltételezések kialakulását jelentheti az utasokban.
- A járatkésés idejének csökkentésére nem volt mód, mivel nincs LHBP-n olyan légitársaság vagy légi jármű karbantartó szervezet, amely rendelkezik a szóban forgó típusra érvényes javítási és karbantartási engedéllyel.
- Egyéb szolgálatok az eljárásaik szerint tevékenykedtek.

4. Biztonsági ajánlások

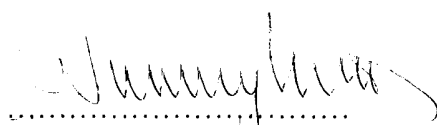
1. Javasoljunk a BA Rt. Földi Kiszolgálási Igazgatóság Handling szervezete által kiszolgált járatokhoz összesítő lap alkalmazását, amely összegzi és tárolja az adott járatnál keletkezett dokumentumokat.

2. A módosított Légügyi Tv.-ből adódóan a jelentési kötelezettség kiterjesztéséhez javasoljunk a Ferihegyi repülőtéren – a földi kiszolgálásra szerződött/megbízott, vagy szerződéssel nem rendelkező – a légi járművek műszaki, vagy egyéb meghibásodáskor a meghibásodásra és az újbóli üzemképességre vonatkozó dokumentum/ok bekérését szabályzó rendelkezés megalkotását a BA Rt. Repülésbiztonsági szervezetétől.

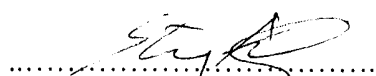
5. Függelék

1. PoLéBiSz 1344/2005sz.(BA Rt.ny.sz:30927) levélmásolat (05.06.30)	1 lap.
2. Pulkovo légitársasági képviselőnek küldött 32405/20005.sz.levélmásolat(05.07.08.)	1 lap.
3. Pulkovo légitársasági képviselő válaszevél másolat (05.07.15.)	1 lap.
4. Repülőgép hibalap másolat	2 lap.
5. Meghibásodás Műszaki jegyzőkönyv másolata (2005.júli.26.)	1 lap.
6. Műszaki jegyzőkönyv szabatos fordítása	1 lap.
7. Jegyzőkönyv a repülőgép üzemképességéről másolat (2005.júli.27.)	1 lap.
8. BA Rt Földi Kiszolgálási Igazgatóság Minőségirányítási és repülésbiztonsági megbízotthoz küldött e-mail másolat (05.06.30)	1 lap.
9.Törölt járat Utasforgalmi Járatkezelő Lap-ok másolatai	6 lap.
10.Törölt járat Kiszolgálás Ellenőrző Lap másolat	1 lap.
11.Mentesítő járat Utasforgalmi Járatkezelő Lap-ok másolatai	7 lap.
12.Mentesítő járat Kiszolgálás Ellenőrző Lap másolat	1 lap.
13.Techikai átrepülés terhelési lap másolat	1 lap.
14.BA Rt. RFFO Repülésbiztonsági megbízotthoz küldött e-mail másolat(2005.júli.06.)	1 lap.
15.BA Rt. RFFO Repülésbiztonsági megbízott válasz e-mail másolat(20005.júli.08.)	1 lap.
16.Repülőtéri Katasztrófavédelmi Vezető helyettesnek küldött e-mail másolat (2005.júli.07.)	1 lap.

Budapest Ferihegy., 2005. szeptember.29.



Martényi Károly
BA Rt. Repülésbiztonság



Streng Károly
BA Rt. Repülésbiztonság