

Wizz Air Hungary Kft.

ZÁRÓJELENTÉS

145/2005
Repülőesemény

Incident
German Airspace
01 July 2004
Airbus A-320, HA-LPE

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.

Magyar Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Dátum: 2004. júly 02

Előírt szám: 145/2005 22:2451/3000

Előírt aláírás: [Handwritten signature]

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: INCID

A légi jármű

gyártója: Airbus
típusa: A 320-233
felség- és lajstromjele: HA-LPE
gyári száma: 1892

A légi jármű

tulajdonosa: debis Celtavia 5 Ltd.
üzembentartója: Wizz Air Hungary Kft.
bérlője: Wizz Air Hungary Kft.

Az esemény napja és időpontja (UTC): 2005-07-01, 17:28
helye: Németország 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:

Az eset összefoglaló áttekintése:

A repülőgép 17:13-kor(UTC) szállt fel Gdanskból és megközelítően 15 perces repülést követően "ENG#2 Bearing 4 Oil System high pressure" ECAM jelzést észlelt a személyzet. A földi műszaki szolgálattal folytatott konzultációt követően – operációs okból - a Parancsnok kitérés mellett döntött és Katowicében esemény nélkül leszállt.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2005 július 01.-én 21:30-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: Popradi Zsolt

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

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá 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: **W6 309G**; az üzemelés fajtája: **menetrendszerű**; az utolsó indulási hely: **Gdansk (GDN), Lengyelország**; az indulás ideje: **16:50**; tervezett leszállóhely: **London Luton Airport (LTN), Anglia**

A repülés és az események leírása: **A repülőgép 17:13-kor(UTC) szállt fel Gdanskból és megközelítően 15 perces repülést követően "ENG#2 Bearing 4 Oil System high pressure" ECAM jelzést észlelt a személyzet. A földi műszaki szolgálattal folytatott konzultációt követően – operációs okból - a Parancsnok kitérés mellett döntött és Katowicében esemény nélkül leszállt**

- A légiközlekedési esemény helye és időpontja: **2005-07-01, 17:28, Németország légtere**

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Semmilyen	6	159	0

1.3. A légi jármű rongálódása

A légi járművet a légiközlekedési balesetben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése: **Az eseményben a repülőgép 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: , Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

Szakmai: 2006.03.31.

Egészségügyi: 2006.04.15.

Képesítései: Captain

Jogosításai: TRI, Test

Repült ideje:

Összesen: 929:23 (Wizz Air)

Az érintett típuson

Összesen: 929:23

Utolsó harminc napban: 88:11

A munkaidőre vonatkozó szabályok vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2005.06.30. 12:10 UTC
Pihenéssel töltött idő: 22:05
Munkába lépés ideje: 2005.07.01. 10:15 UTC
Repüléssel töltött munkaideje: 07:13

A másodpilóta:

Kora, neme: , Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége:

Szakmai: 2006.03.31.

Egészségügyi: 2006.05.16.

Képesítései: First Officer

Jogosításai: -

Repült ideje:

Összesen: 811:45 (Wizz Air)

Az érintett típuson

Összesen: 811:45

Utolsó harminc napban: 90:40

A munkaidőre vonatkozó szabályok vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2005.06.30. 22:11 UTC

Pihenéssel töltött idő: 12:04

Munkába lépés ideje: 2005.07.01. 10:15 UTC

Repüléssel töltött munkaideje: 07:13

1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége: .

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta		
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó „1C” karbantartás óta	3561	2178
Utolsó „A” karbantartás óta	57	38

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. Légijármű adatrögzítők.

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

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

Nem vonatkozik.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légijármű 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

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

2. Elemzés

Eng#2 Bearing #4 Compartment Scavenge Valve (400GEN) lecserélésre került a TSM Task 79-20-00-810-810 Pg. 239. szerint. Nagynyomású hajtóműpróbát hajtottunk végre az AMM 71-00-00-710-013-A szerint és hibát nem találtunk.

A szelepet javítóműhelybe küldtük ellenőrzésre.

A szelep gyártója a Goodrich által készített Műhely Jegyzőkönyv az 1. számú Mellékletben, a Megrendelői Kivizsgálási Jegyzőkönyv a 2. számú Mellékletben található. A vizsgálatok a során szelepet hibásnak találtak. A Goodrich álláspontja szerint a meghibásodás alapvető oka korrózió. A szelepház és a szelep különböző anyagból készül. A kompresszor 10. fokozatától elvezetett levegő nedveségtartalma és sótartalma (amennyiben a repülőgép tengerközeleli környezetben üzemel - az előző üzemeltető az ACES Columbia légitársaság volt) galvánelemet képez, amely korróziót okoz. A szelep gyártója javaslatot tett a hajtóművet gyártó IAE felé a beépített anyagok megváltoztatására, de az IAE nem tartja szükségesnek a változtatást, A későbbi kibocsátású hajtóművein más gyártmányt (TechspaceAero) alkalmaz, az alacsony meghibásodási rátára (MTBF (failure) >60.000 hrs) való tekintettel pedig nem tart szükségesnek beavatkozást a már üzemben lévő hajtóműveken.

3. Következtetések

A repülőgép kitérőre történt irányítását közvetlenül kiváltó "ENG#2 Bearing 4 Oil System high pressure" ECAM jelzést a 2. hajtómű Bearing #4 Compartment Scavenge Valve belső korrózió következtében történt meghibásodása okozta.

A szelep lecserélése, mint hibajavítás megfelelő intézkedés volt.

A hajtómű gyártója (IAE) további intézkedést sem az adott hajtóművön, sem a repülőgéppark többi hajtóművén nem tart szükségesnek.

4. Biztonsági ajánlások

1. A gyártó állásfoglalásával egyezően – a hibajavítás elvégzésén túl – a bizottság biztonsági ajánlást nem tesz.
2. A bizottság javasolja a fenti jelentés tartalmának ismertetését az érintett személyzet számára.

5. Függelékek

1. számú Melléklet: Műhely Jegyzőkönyv
2. számú Melléklet: Megrendelői Kivizsgálási Jegyzőkönyv

Budapest, 2005. október 28

Tag:


Poprádi Zsolt

Elnök:


Pekk Antal