

Wizz Air Hungary Kft.

ZÁRÓJELENTÉS

228/2005
Repülőesemény

Incident
Budapest, Hungary
14 September 2005
Airbus A-320, HA-LPC

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.

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: INCID

A légi jármű

gyártója:	Airbus
típusa:	A 320-233
felség- és lajstromjele:	HA-LPC
gyári száma:	0892

A légi jármű

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

Az esemény napja és időpontja (UTC): 2005-09-14, 10:32
helye: Budapest, Magyarország

A baleset kapcsán elhunytak/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 BUD-BVA járat személyzete a BUD RWY31R pályán 85-90 csomó közötti sebességnél (V1 alatt) startmegszakítást hajtott végre. Az ok a jobb oldali vészkijárat nyitott helyzetét jelző rendszer működésbe lépése volt. A startmegszakítás után a repülőgép rendben visszagurult az állóhelyre.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2005 szeptember 14.-én 13:00-kor Poprádi Zsolt 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

Tanácsadóként a karbantartó LHTB képviselőjének részvételét kérte a bizottság.

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a repülőeseményt megelőzően a légijármű utolsó légialkalmassági 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 légijárművet, 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 légijármű 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 légijármű légialkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légijármű 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 223**; az üzemelés fajtája: **menetrendszerű**; az utolsó indulási hely: **Budapest (BUD), Magyarország**; az indulás ideje: **10:32**; tervezett leszállóhely: **Beauvais Airport (BUV), Franciaország**.
- A repülés és az események leírása: **A BUD-BVA járat személyzete a BUD RWY31R pályán 85-90 csomó közötti sebességnél (V1 alatt) startmegszakítást hajtott végre. Az ok a jobboldali vészkijárat nyitott helyzetét jelző rendszer működésbe lépése volt. A startmegszakítás után a repülőgép rendben visszagurult az állóhelyre.**
- A légiközlekedési esemény helye és időpontja: **2005-09-14, 10:32, Budapest, Magyarország**

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Semmilyen	6	157	0

1.3. A légijármű rongálódása

A légijárművet a légiközlekedési balesetben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése: **Az esemény során a főfutó kerekek túlnyomást megakadályozó szelepei működésbe léptek, ezért a kerekek lecserélésre kerültek.**

1.4. Egyéb kár

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

1.5. A személyzet adatai

A légijármű parancsnoka:

Kora, neme: , Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

Szakmai: 2006.03.31.

Egészségügyi: 2006.07.23.

Képesítései: Captain

Jogosításai:

Repült ideje:

Az érintett típuson (Wizz Air)

Összesen: 931:56;

Utolsó harminc napban: 32:42;

A munkaidőre vonatkozó szabályokat vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2005.09.11. 12:09 LT;

Pihenéssel töltött idő: 17:21;

Munkába lépés ideje: 05:30 LT;

Repüléssel töltött munkaideje: 04:23.

A másodpilóta:

Kora, neme: , Férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége:
Szakmai: 2006.03.31.
Egészségügyi: 2006.06.11.
Képesítései: First Officer
Jogosításai: -
Repült ideje:
Az érintett típuson (Wizz Air)
Összesen: 1082:52
Utolsó harminc napban: 70:45
A munkaidőre vonatkozó szabályokat vonatkozásában:
Előző munkaidő vége: 2005.09.11. 14:35 LT;
Pihenéssel töltött idő:64:05;
Munkába lépés ideje: 05:30 LT;
Repüléssel töltött munkaideje: 04:23.

1.6. A légijármű adatai

A légijármű légialkalmasságának érvényessége: .

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta		
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó „4C” karbantartás óta	3582	2126
Utolsó „A” karbantartás óta	449	267

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

A vizsgálat során kísérletek végrehajtása nem volt indokolt.

1.17. A szervek jellemzése

Az érintett szervek 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

A visszagurulás után a személyzet az egyik ajtózár-fedélet nem megfelelő helyzetben találta. A fedél megigazítása után a jelzés megszűnt. A repülőgépet akarbantartó szervezet ellenőrizte, eltérést nem talált.

Az LHT katowicei szervezet szerint már történt hasonló eset, akkor a személyzet a hátrátolás előtt jelentette a vészkijáratí ajtó nyitott jelzés működésbelépését.

Az érintett ajtók ellenőrzése mindkét esetben a ajtózár-fedél nem megfelelő helyzetét tárta fel.

3. Következtetések

A vészkijáratí ajtózár-fedelek kialakítása lehetővé teszi azok elmozdulását az utasok véletlen, nem az ajtó kinyitására irányuló mozdulatai eredményeként is. A gyártó a fedelek konstrukcióját megváltoztatta, rögzítését megerősítette.

A fentiek alapján valószínűsíthető, hogy az eseményt az vészkijáratí ajtózár-fedél véletlen elmozdítása okozta.

4. Biztonsági ajánlások

1. Felhívás kiadása a légiutaskísérők részére a vészkijáratí ajtózár-fedél helyzetének fokozott figyelésére .
2. A bizottság javasolja a fenti jelentés tartalmának ismertetését az érintett személyzet számára.

5. Függelék

1. Flight Safety Report
2. ATL 101272;
3. ECAM Warning message

Budapest, 2005. december 22. .



Pekk Antal