

Wizz Air Hungary Kft.

ZÁRÓJELENTÉS

**241/2005
Repülőesemény**

Incident
Budapest, Hungary
26 September 2005
Airbus A-320, HA-LPA

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 légitársaság

gyártója:	Airbus
típusa:	A 320-233
felség- és lajstromjele:	HA-LPA
gyári száma:	0839

A légitársaság

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

Az esemény napja és időpontja (UTC): 2005-09-26, 16:40
helye: Budapest, Magyarország

A baleset kapcsán elhunytak/súlyos sérültek száma: nem volt

A légitársaság roncsolódásának mértéke: a tüzelőanyag feltöltő panel megsérült.

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:

Süllyedés közben hirtelen erős vibrációt és zajt észlelt a személyzet. A sebesség csökkenése után, 270kts értéknél a vibráció és a zaj megszűnt. Leszállás után a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja nyitott helyzetben, a zsanér sérült, a feltöltő panel pedig üzemképtelen volt.

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

Tagja: Poprádi Zsolt

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 szolgáltatónak 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 248**; az üzemelés fajtája: **menetrendszerű**; az utolsó indulási hely: **Roma (CIA) Olaszország**; az indulás ideje: **15:30**; tervezett leszállóhely: **Budapest, Magyarország**.

A repülés és az események leírása: **Süllyedés közben hirtelen erős vibrációt és zajt észlelt a személyzet. A sebesség csökkenése után, 270kts értéknél a vibráció és a zaj megszűnt. Leszállás után a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja nyitott helyzetben, a zsanér sérült, a feltöltő panel pedig üzemképtelen volt.**

- A légiközlekedési esemény helye és időpontja: **2005-09-26, 16:40, Budapest, Magyarország**

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Semmilyen	6	147	0

1.3. A légijármű rongálódása

A légijárművet a légiközlekedési balesetben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése: **Az esemény során a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja megrongálódott és lecserélésre került.**

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: 2007.05.21.

Egészségügyi: 2007.11.21.

Képesítései: Captain

Jogosításai: IR CATIII.

Repült ideje:

Összesen: 1035:06

Utolsó harminc napban: 61:57

A munkaidőre vonatkozó szabályokat vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2005.09.20. 12:43 UTC;

Pihenéssel töltött idő:143:37;

Munkába lépés ideje: 12:20 UTC;

Repüléssel töltött munkaideje: 04:37.

A másodpilóta:

Kora, neme: , Férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége:

Szakmai: 2006.01.31.

Egészségügyi: 2006.09.24.

Képesítései: First Officer

Jogosításai: -

Repült ideje:

Az érintett típuson (Wizz Air)

Összesen: 352:52

Utolsó harminc napban: 71:46

A munkaidőre vonatkozó szabályokat vonatkozásában:

Előző munkaidő vége: 2005.09.25. 22:52 UTC;

Pihenéssel töltött idő:13:28;

Munkába lépés ideje: 12:20 UTC;

Repüléssel töltött munkaideje: 04:37.

1.6. A légitársaság adatai

A légitársaság légitársaságának érvényessége: .

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	17967	13938
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó „4C” karbantartás óta	4944	2738
Utolsó „A” karbantartás óta	115	77

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. Légitársaság adatairól.

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 légitársaság 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 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

A leszállás követő helyszínelés során a Bizottság a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaját nyitott helyzetben találta. Az ajtót rögzítő zsanér megrongálódott, az ajtóra szerelt kettő darab békazár tengelye helyett egy-egy sasszeg volt beépítve.

2004 szeptember 05-én, a Társaság által üzemeltetett másik repülőgépen már történt hasonló esemény. Akkor az ajtó repülés közben teljesen levált. A vizsgálat az esemény okául az ajtó nem, vagy nem megfelelően zárt helyzetét jelölte meg. A hasonló esetek megakadályozása érdekében a Társaság módosította az Operations Manual vonatkozó fejezetét, szigorítva az ajtó zárt helyzetének ellenőrzését.

Mindkét esetben a süllyedés során jelentkezett az ajtó nyitott helyzetére utaló vibráció.

Minkét érintett repülőgépen a tüzelőanyag feltöltő panel ajtaja felülről lefelé nyitható (a zsanér vízszintesen, alul helyezkedik el.) Az Airbus módosította az ajtó kialakítását, és a hasonló esetek megakadályozása érdekében megváltoztatta a zsanér elhelyezését. A 2571-es gyári számú repülőgépünkön az ajtó balról jobbra nyílik, a zsanér függőlegesen, az ajtó orr-felőli oldalán helyezkedik el.

3. Következtetések

A helyszínelés során megállapítottuk, hogy az ajtóra szerelt zárok tengelyének sasszeggel történő helyettesítése bizonytalanná tette a rögzítést, amely elegendő az ajtó repülés közbeni kinyílásához.

A fentiek alapján valószínűsíthető, hogy az eseményt a tüzelőanyag feltöltő panel ajtajára szerelt zárok nem megfelelő rögzítőképessége, és/vagy az ajtó nem megfelelően bezárt helyzete okozta.

4. Biztonsági ajánlások

1. Felhívás kiadása a pilóták részére a tüzelőanyag feltöltő panel zárt helyzetének fokozott figyelésére .
2. A bizottság javasolja a flotta - vízszintes zsanérral szerelt - repülőgépein a tüzelőanyag feltöltő panelre szerelt zárok rögzítettségének egyszeri ellenőrzését.

5. Függelékek

1. Flight Safety Report;
2. Technical Log WZAT012643.

Budapest, 2005. december 27. .



Poprádi Zsolt



Pekk Antal



Flight Safety Report

(fill in all boxes if applicable)

Date: 26.09.05	Time (UTC): 16 25	Route: CIA - BGD
Aircraft type: A320	Aircraft registration: HA-LPA	Flight number: 2483
Commander: [REDACTED]	First Officer: [REDACTED]	
Cabin Crewmembers (if involved):		
Number of passengers: 147	AFL reference No.: 012643	

Flight phase

Parking ☐	Towing ☐	Pushback ☐	Taxi-out ☐	Takeoff ☐	Initial climb ☐	
Climb ☐	Cruise ☐	Descent ☒	Holding ☐	Approach ☐	Landing ☐	Taxi-in ☐

Conditions of flight

Day ☒	Night ☐	Dawn ☐	Twilight ☐	IMC ☐	VMC ☒
---	--------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------	------------------------------	---

Position & Altitude

Geographical location: 40 NM EAST of KOPR	Altitude: 280
---	---------------

Aircraft configuration

Gear: (up/down)	Flaps: (up/down)	Spoilers: (in/out)	A/P: (on/off)
-----------------	------------------	--------------------	---------------

Actual weather

VIS: VMC	RVR:	OAT:	Wind:	Clouds: CAVOK
----------	------	------	-------	---------------

Significant weather

Turbulence: Nil ☒	Light ☐	Moderate ☐	Severe ☐	Fog ☐
Windshear: Nil ☒	Light ☐	Moderate ☐	Severe ☐	
Icing: Nil ☒	Light ☐	Moderate ☐	Severe ☐	

Precipitation

Nil ☒	Light ☐	Moderate ☐	Heavy ☐	Rain ☐	Snow ☐	Hail ☐
---	--------------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

Runway state

Dry ☒	Damp ☐	Wet ☐	Water ☐	Slush ☐	Snow ☐	Ice ☐
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	-------------------------------	------------------------------

Description of the occurrence and its immediate cause*:

DURING DESCENT WHEN PASSING FL280 IN MANAGED FLIGHT, SUDDENLY WE GOT STRONG VIBRATIONS AND SOME STRANGE NOISE. WE REDUCED SPEED TOWARDS 145 KTS. AT 270 KTS VIB + NOISE STOPPED. PRIORITY LOG OBTAINED

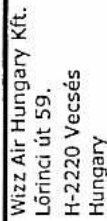
Action taken, the result and details of subsequent events*:

AFTER LOG, REFUELING PANEL WAS FOUND OPEN, HINGE BROKEN AND PANEL O/S

*If necessary, continue overleaf.

Prepared by:

Name: [REDACTED]	Rank: CAPT	Signature: [REDACTED]
------------------	------------	-----------------------



AIRCRAFT TECHNICAL LOG

REGISTRATION: HA-LP A

SHEET NO.

AIRCRAFT TYPE: A320

WZAT 012643

CDR:		LIC.NO:		F/O:		DATE:		CAT IIIB OK?(Y/N)		Commander's Sign	
Leg no.	Preflight Inspection Sign	Flight number	Depart From	Arrive To	Time Off-block	Time Takeoff	Time Landing	Time On block	Flight hours	Block hours	No. of landings
1	Chick	247B	BUD	CIA	13:24	13:34	14:48	14:57	1:08	1:27	1
2	Chick	248B	CIA	BUD	15:20	15:33	16:48	16:57	1:15	1:37	1
3	Chick	221C	BUD	CEL	18:57	19:07	20:44	20:47	1:37	1:56	1
4	Chick	222B	CEL	BUD	21:06	21:12	22:44	22:57	1:32	1:45	1

Leg	Defects	Action	Sign/LIC No.
1	MEL/CDL REF: Refuel Panel found open after L26 Refueling Panel v/s and no REFUEL message on FCAM	Refuel panel hinge broken, no ref DIR OPENED WZDIR 004328 A/C refueled manually, refuel panel deactivated	10319 44445004 06/09/05
2	MEL/CDL REF: F/O seat electric adjustment v/s	NO GROUND TIME, NO HAT A/C DISPATCHED L.A.W MEL 05-11 DIR OPENED WZDIR 004328	06/09/05
	MEL/CDL REF:		
	MEL/CDL REF:		
	MEL/CDL REF:		

Leg no.	Fuel			De-Icing/Anti Icing			Certificate of Release to Service - Certifies that the work specified above (except if otherwise stated) has been carried out in accordance with Part-145 and with respect to that work the aircraft/component is considered to be ready for release to service.
	Uplift litres	Receipt no.	Depart kg	Arrive kg	Type (ISO)	Ratio (%)	
1	—	—	6780	3180			:
2	4070	23766	6260	2600			:
3	02244	1139	12100	7460			:
4	—	—	7460	3220			:
Oil quantity refilled (QTS=LTRS)				0	0	Sign:	
				ENG1	ENG2	APU	Date: / /

Before first flight				Flight Hours	Landings	< From last sheet To > next sheet	Copy Distribution
Total this sheet				17961.45	13934		
After last flight				5.32	4		
				17967.17	13938		
						Blue	Part-145 Maint. Or
						Red 1,2,3,4	Handling agent at departure station
						Yellow	Operations
						Black	On board

WOP FO 03 ATL R01