



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző                      Storczér László  
Iktatószám                     RFO/242 / 01 /2008

## KBSZ

### Helyben

**Tárgy:** A **2006-405-4** számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Súlyos repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	Kunsziget, 2006. november 09.
<b>Légijármű üzemtartója:</b>	AGROLET Spol.s.r.o. SLOVAKIA
<b>lajstromjele:</b>	OM-EIB
<b>típusa:</b>	AN - 2P
<b>Üzemtartó nyilvántartási száma:</b>	Nem ismert
<b>Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:</b>	KBSZ vizsgálat.

Az eset (bejelentés szerinti) leírása:

OM-EIB (AN-2P) és OE-DET (DA-40) repülőgépek kötelékben repültek Nyitra-Fertőszentmiklós útvonalon és 11:10 (LT)-kor VAMOG-nál léptek be Magyarország légterébe. Az OM-EIB hajtómű meghibásodás miatt leszállási engedélyt kért Pér repülőtérre, de a hajtómű meghibásodása miatt a gép parancsnoka a terepre való leszállás mellett döntött. Kunsziget település mellett mezőgazdasági területen terepre kényszerleszállt. A leszállás koordinátái: N 47'43 50,5 ; E 17' 29 20,8. Sem repülőgép, sem személyi sérülés nem történt.

Tett intézkedések:

A repülőgép Kunsziget melletti mezőgazdasági területen kényszerleszállást hajtott végre. A Parancsnoki Jelentés szerint VAMOG belépő pont felett a motor durrant egyet, melyet több durrogás követett, ezzel egyidejűleg az olajnyomás folyamatosan csökkent. A parancsnok a kényszerleszállás mellett döntött. A megfelelő terep kiválasztása után egy TSZ major mellett, még járó motorral, a repülőgép sérülése nélkül 12:08 (LT)-kor sikeresen leszálltak terepre. A helyszínelés során, a repülőgép átvizsgálásánál a VB tagjai megállapították, hogy az olajtartályban lévő olaj mennyisége mérő pálca szerint 23 l alatt van és a kipufogó mögött a törzsön elnyújtott vastag olajcsík látható. Az olajülepítő szűrő és az MFM-25 szűrő fémforgáccsal szennyeződött és a szűrők eltömődtek. A gépben található tüzelőanyag mennyisége 500 l volt. A Szlovák Polgári Légügyi Hatóság tájékoztatása szerint Nyitráról 52 l olajjal és 600 l tüzelőanyaggal indult el a járat. A gép dokumentációjának ellenőrzése során minden szükséges irat (Légialkalmassági Bizonyítvány, Lajstromozási Bizonyítvány, Biztosítási Kötvény, Karbantartási dokumentumok) hiánytalanul megvoltak és érvényesek voltak. Sőt még egy érvényes Export Légialkalmassági Bizonyítvánnyal is rendelkezett a gép melyet a Szlovák Polgári Légügyi Hatóság adott ki. A gép személyzete a megfelelő jogosításokkal rendelkezett és az orvosi minősítés is érvényes volt.

A repülőgép tulajdonosa az AVIA-Rent KFT-t (HGCAA 070) bízta meg a repülőgép üzemképességének helyreállításával, akik megállapították, hogy a meghibásodott motort

cserélni kell. Az esemény helyszínén elvégezték a K16026137 motor kiserelését és Kaposújlakra, az AVIA-Rent KFT motorműhelyébe szállították, hogy megállapítsák, mi okozta a motor meghibásodását. A felvett jegyzőkönyv a következőket tartalmazza: „A motorról a 2. 3. 4. sz. hengert lehúztuk és megállapítottuk, hogy a 4. hengerben a hajtókar eltört. A 4. 3. 2. hengerek szoknya része megsérült. Az első forgattyús házfélben kb. 3 mm mély 1 cm széles berágódás alakult ki. A 3. mellékhajtókar elgörbült. A főtengelyen és a forgattyús mechanizmuson a fémforgácsoktól mély beverődések alakultak ki. A 4. henger dugattyúja felső holtponthelyzetben megszorult. A dugattyú szoknya részéből darabok törtek le. Az eltört 4. mellékhajtókar a dugattyú csapszegén és a főhajtókar csapszegén akadálymentesen, könnyen mozog.”

A VB megállapította, hogy mivel a hajtórúd törésfelülete egyenletes, finom kristályszerkezetű volt, a fáradásos törés kizárható. A VB feltételezése szerint, Nyitrán az indítás előtti átforgatást megelőzően, nem csavarták ki az előírásoknak megfelelően a 4. henger szívócsövéből a dugót és ezért indításkor a 4. hajtórúd hidraulikus ütést kapott, ami kb 40 perc üzem után vezetett töréshez. A dugattyúpalástot a hajtórúd verte szét, és valószínű, hogy a henger falára kenődött alumínium darabkáktól ékelődött be. A motor minden más sérülése az előbbiekből származik.

A kiserelt motor helyére a K 16241161 sz. (TSN: 2277 hrs ; TSO: 372 hrs ) motor került felszerelésre, majd az elvégzett munkákról kiadásra került az M-2006/15-1 sz. CRS és a repülőgépet üzemképesnek nyilvánították. A gépet átrepülték Fertőszentmiklóásra és azóta is ott tárolják. 2006. november 27-én a tulajdonos Dr. Rudolf Pusch kérésére a Szlovák Légügyi Hatóság törölte a repülőgépet a Szlovák Köztársaság légi lajstromából. Az NKH Légiközlekedési Igazgatóságának tájékoztatása szerint, nem kérték a hivatkozott repülőgép magyar lajstromba vételét.

Az eset szakmai vizsgálatot, illetve a KBSZ részéről további intézkedést nem igényel, ezért az ügyet lezártnak tekintjük.

**Megjegyzés:** nincs.

**Biztonsági ajánlás:** A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2008. február „21 „

**Mészáros László**  
főigazgató