

15. sz. melléklet a 2008-226-4P Zárójelentéshez

A Vizsgálóbizottság válaszai azon észrevételekre, amelyek nem kerültek bedolgozásra a Zárójelentésbe

- Miért döntött úgy a Vb, hogy nem vizsgálta meg, kitől származnak a Légiüzemeltetési Utasítás lapjain talált (véres) ujjlenyomatok?

Az a személy, akinek az ujjlenyomata a lapokra került, a baleset következtében sérült meg, ezért személyazonosságának megállapítása nem segítette volna elő a baleset okainak kiderítését.

- Hogyan történhetett, hogy a vizeletminta megsemmisült?

A sajnálatos esetről szóló rész a boncolási jegyzőkönyvből került átvételre a Zárójelentés szövegébe. A Vb nem kívánja kommentálni az esetet.

- Melyik GPS berendezést vizsgálták meg a rögzített adatok kinyerése céljából?

Az EuroNav típusú GPS alkalmas a repülési pálya főbb adatainak rögzítésére, ezért ezt a berendezést a Vb megvizsgálta. A Garmin GPS-ben nincs ilyen funkció.

- Hogyan magyarázza a Vb a radar és a GPS adatok közötti eltérést?

A Vb úgy véli, hogy a GPS tíz másodperces mintavételi gyakorisága miatt a repülési magasság radaron látható intenzív növekedése a GPS-en nem került rögzítésre.

- Lehetséges, hogy a pilóta megkísérelte a hajtómű(vek) újraindítását. Ez megmagyarázná a hajtómű üzemmódkapcsolók helyzetét.

A Vb egyetért a megállapítással, ez valóban lehetséges. Ezt a feltételezést azonban – számos egyéb feltételezéshez hasonlóan – nem sikerült igazolni a vizsgálat során, többek között amiatt, mert a fedélzeten nem volt sem adatrögzítő, sem hangrögzítő berendezés. A Vb egyébként nem tartja valószínűnek, hogy valóban történt kísérlet a bal hajtómű újraindítására, mivel az alacsony repülési magasság – és az ebből adódó időhiány - miatt ez eleve céltalan lett volna.

- A szervezetek szerepét részletesen kellett volna elemezni.

A Vb megállapította, hogy a gépszemélyzet felkészültsége és kiképzettsége a követelményeknek megfelelt. A Vb úgy véli, hogy más szervezeti és szervezési körülmények nem játszottak szerepet a baleset bekövetkezésében.

- A kabin kapcsolóinak helyzetét megváltoztathatták a helyszínelés megkezdése előtt.

Ez a lehetőség fennáll. A Vb azonban úgy véli, hogy a helyszínre elsőként érkező szakemberek (légimentők, tűzoltók) nem változtatták meg a kapcsolók és kezelőszervek helyzetét, hiszen erre semmi okuk nem volt. Nem kizárt a végtlen elkapcsolás lehetősége, de a Vb szerint a mentés folyamán a szakemberek ügyeltek arra, hogy csak a legszükségesebb mértékben bontsák meg a roncsot.

- A Turbomeca vállalat több DECU egységet hívott vissza 2006 novemberében. A helikopter bal oldali DECU egysége szerepelt a listán, a jobb oldali azonban nem. Mi volt ennek az oka?

A gyártó dönt egyes alkatrészek vagy részegységek visszahívásáról, amennyiben tudomására jut, hogy ezen alkatrészek meghibásodási gyakorisága a megengedett értéket meghaladja, vagy olyan információ birtokába jut, amely arra enged következtetni, hogy az adott alkatrész meghibásodásra hajlamos. A Vb úgy véli, hogy az adott esetben a gyártó minden bizonnyal az iparágban elfogadott általános alapelvek szerint járt el.