



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

Ügyintéző: Kamasz Ferenc
Iktatószám: KBSZ/10898/2018-NFM

*Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Közlekedésbiztonsági Szervezet
Repülési és Baleseti Helyszínelési Osztály*

Helyben

Tárgy: A 2015-245-4P számú légi közlekedési esemény szakmai vizsgálatának megszüntetése

A Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban: KBSZ) a légi-, a vasúti és a vízi közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 7. § (1) bekezdése alapján szakmai vizsgálatot indított a 2015. augusztus 07-én, Hort-Ecséd települések között történt repülőesemény okának feltárása céljából.

Az eseményben érintett légi jármű:

- lajstromjele : **HA-VOF**
- típusa: **Cessna F-150M**
- hajtómű típusa: **Rotax 912 S3**
- üzemeltetője: **CAVOK Aviation Training Kft.**

Esemény leírása:

A személyzet egymotoros dugattyús repülőgép szakszolgálati engedély (SEP(A)) megszerző vizsga-repülés céljából szállt fel Gödöllő Repülőtérrel (LHGD) 2015. augusztus 07-én 14:45-kor a repülőgéppel. A repülés előtti ellenőrzés során a növendék mérőpálca segítségével ellenőrizte a repülőgép üzemanyag tartályaiban található benzin mennyiségét, majd a mért értéket - a 20 és a 35 litert – a repülőgép gépkönyvében a parancsnok pilóta dokumentálta.

A felszállást követően QNH 1900 láb magasságra emelkedtek a repülőgéppel, és megkezdték az útvonalrepülést Hatvan irányába. A növendék jelentette a FIC számára amikor QNH 1900 láb magasságon Hatvan települést elérték, majd jelentette további emelkedését QNH 3000 láb magasságra Atkár irányába, a tervezett légtérgyakorlat végrehajtása céljából.

Az emelkedés során a motor teljesítménye csökkent, majd a vonóerő jelentősen ingadozni kezdett. A növendék a repülőgépet vízszintes repülésbe kormányozta, de a motor továbbra is hullámzó teljesítményt produkált. Ekkor a vizsgáztató átvette a repülőgép irányítását. A gázkarral történő pumpálással rövid időre sikerült növelni a motor teljesítményét, de továbbra is csak süllyedésben volt lehetséges folytatni a repülést. A leszállóterület kiválasztását követően, a terepre forduláskor a motor leállt, majd a vizsgáztató sikeresen leszállt a kiválasztott területre a repülőgéppel. A leszállás során a repülőgép nem sérült meg, és személyi sérülés sem történt.

Tett intézkedések:

A Közlekedésbiztonsági Szervezet a Kbt 9. §-a alapján adatgyűjtést végzett, amely során megvizsgálta a rendelkezése álló információkat, a helyszíni szemle során a repülőgépről és annak okmányairól fénykép felvételeket készített, valamint bekérte a parancsnoki jelentést.

A KBSZ a helyszíni szemle során megvizsgálta a repülőgép üzemanyag tartályait, az üledékező edény segítségével azokból üzemanyag minta vételezést kísérelt meg, amely során megállapította, hogy a szárny üzemanyag tartályai üresek.

A KBSZ megvizsgálta a repülőgépen a helyszínelés során talált üzemanyag mennyiségmérő palcát (1.ábra), amely egy egyedi gyártású, lapos formájú, erre a lajstromjelű repülőgépre készített konstrukció.

A mérőpálca vizsgálata során megállapítható volt, hogy annak feliratai a 20-as értéktől kezdődnek. A bal pilótaülés mögött a pálca tárolására szolgáló oldalzsebben megtalálható volt az arról letörött rész (2.ábra), amelyen a számozás folytatódott 15, 10 és 5 értékekkel.

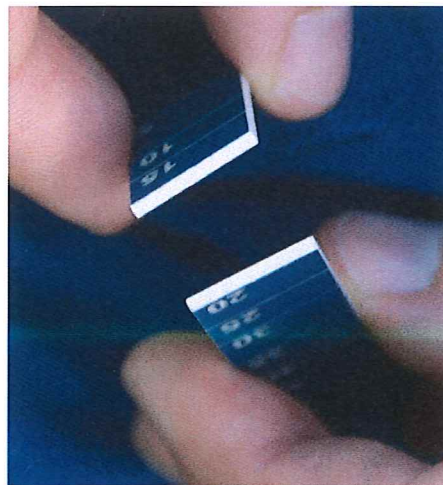
A mérőpálca törési felülete a 3.ábrán látható, amelyből megállapítható, hogy az egyedi gyártás során a számértékek közötti egyenes vonalak mentén el lett távolítva a kék festék, (így az fehér vonalnak látszódott), amelynek hatására az anyag az egyenes vonalak mentén elgyengült, majd a 15 és 20 értékek közötti vonal mentén - valószínűleg az oldalzsebbe történő korábbi visszahelyezése során - a pálca az egyenes vonal mentén eltörött.



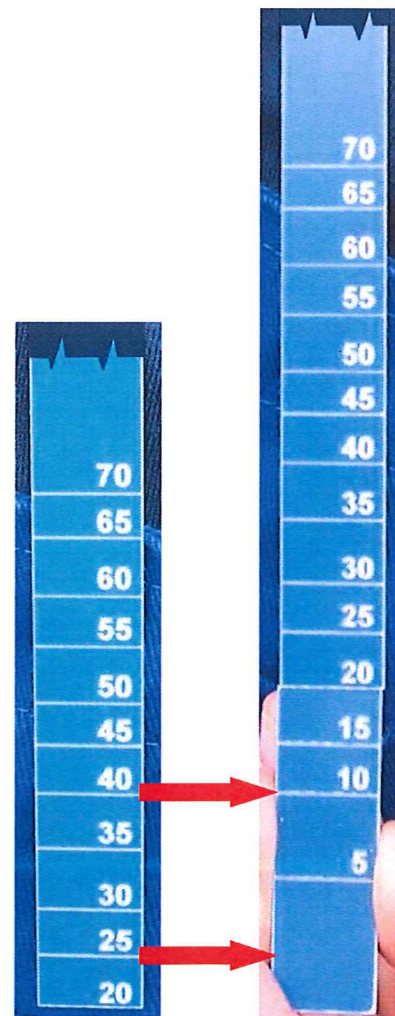
1.ábra



2.ábra



3.ábra



4.ábra

A repülőgép felszállása előtti üzemanyag mennyiség meghatározása:

A KBSZ véleménye szerint a törött szintmérőt látva a személyzet a számozást úgy értelmezhetette, hogy annak az értéke a fölötte lévő vonalra vonatkozik, és így olvasta le az üzemanyag tartályok mennyiségmérése során a 20 illetve a 35 liter értéket (4.ábra bal oldali képe), amely a repülési naplóban a repülés előtt dokumentálásra került.

A KBSZ a törött szintmérő pálcáról készült fényképet, és a letörött véggel kiegészített szintmérő pálcáról készült fényképet azonos nagyítás mellett egymás mellé helyezte oly módon, hogy azok alsó felülete azonos magasságban helyezkedjen el (4.ábra), ezt követően megvizsgálta, hogy a személyzet által valósnak vélt értékek a valóságban mekkora értékek lehettek. A törött pálcá 35-ös érték felett lévő szintje az egész pálcán körülbelül 10 liternek, a 20-ös érték felett lévő szintje pedig körülbelül 2-3 liternek felel meg. Így az indulást megelőzően körülbelül 12-13 liter üzemanyag lehetett a repülőgép tartályaiban, a személyzet által vélt 55 liter helyett.

A vizsgálat során a bekért adatok elemzését követően a Közlekedésbiztonsági Szervezet az esetet súlyos repülőeseményről visszaminősítette repülőeseményre.

Az adatokat és a körülményeket értékelve a 2005. évi CLXXXIV. törvény 7. § (1) bekezdés értelmében az ügy a Közlekedésbiztonsági Szervezet részéről további szakmai vizsgálatot, illetve intézkedést nem igényel, ezért a KBSZ a vizsgálatot megszünteti.

Budapest, 2018. február "12"

Üdvözlettel:




dr. Becske Loránd
főosztályvezető
(P. H.)