

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

19/2003

Az esemény kategóriája: súlyos repülőesemény

Helyszíne: LHSY, Szombathely repülőtér

Időpontja: 2003. február 09. 14 óra 30 perc

Légijármű típusa, lajstromjele: Motorfalke SF 25C, HA-1208

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 esemény összefoglalása:

Az esemény kategóriája:	INCID
A légi jármű gyártója:	Sheibe Flugzeugbau GmbH, Germany
típusa:	Motorfalke SF-25C
felség- és lajstromjele:	HA-1208
gyári száma:	44156
A légi jármű tulajdonosa:	Szombathelyi Repülő Klub
üzembentartója:	Magyar Repülő Szövetség
A baleset napja és időpontja (LT):	2003. február 09. 14 óra 30 perc
helye:	Szombathely-Repülőtér (LHSY)

Az esemény kapcsán személyi sérülés nem történt.

A légi jármű javíthatóan sérült.

Lajstromozó állam: Magyar Köztársaság

Lajstromozó hatóság: Polgári Légiközlekedési Hatóság

A gyártást felügyelő hatóság: Luftfahrt-Bundesamt Germany

A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:
Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Az eset összefoglaló áttekintése:

A pilóta a repülőeseményhez vezető felszállást 2003. február 09-én 14 óra 30 perckor kezdte meg szombathelyi repülőtéren Motorfalke SF-25C típusú légi járművel. Rajta kívül a repülőgépen egy utas tartózkodott. A repülőtér kijáratának vonalából északi irányban hajtotta végre a nekifutást. Elmondása szerint a gép gyorsan elemelkedett, majd lassan emelkedett tovább „nem a megszokott módon” 10-15 méter magasságba. A repülőtér munkaterületének északi vége előtt Kb. 200 méterrel a légi jármű veszíteni kezdett repülési magasságából és a pilóta lapos bal fordulóba kezdett. 90°-os elfordulásnál a bal szárnyvég leért a földre, ami a gépet további 90°-al befordította. Ez alatt az orr-rész is földet ért és a légcsavar tollak eltörtek, majd a gép jobb irányban traverzálva csúszott a futókon, amelyek deformálódtak, és átbillent a jobb szárnyra mielőtt megállt.

- A pilóta repülési feladat végrehajtásához megfelelő képesítésekkel, jogosításokkal rendelkezett, szakszolgálati engedélye érvényes volt.
- A légi jármű korlátozás nélküli, érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.
- A vonatkozó repülési szabályok esetleges pontatlansága, hiányossága nem merült fel a repülőesemény bekövetkezésével kapcsolatban.
- Egyéb szervek vagy szervezetek tevékenysége nem hozható összefüggésbe a repülőeseménnyel.
- Az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.
- A repülőesemény alacsony repülési magasságon, repülés-technikailag nem megfelelően kivitelezet forduló végrehajtása során következett be.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére a repülőeseményt 2003. február 09-én 16 óra 22 perckor az MRSZ-BISZ ügyeletes jelentette. A PoLéBiSz ügyeletes 16 óra 25 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta 17 óra 15 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét. A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a repülőesemény vizsgálatára Burda Pált bízta meg, aki az MRSZ-BISZ képviselőjével 2003. február 10-én a helyszínre utazott. A helyszíni szemle során jegyzőkönyvben, fénykép és video felvételeken rögzítették a fellelhető adatokat, a légijármű és a helyszín állapotát. Meghallgatták az eseményben érintet légijárművezetőt.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

A pilóta a repülőeseményhez vezető felszállást 2003. február 09-én 14 óra 30 perckor kezdte meg szombathelyi repülőtéren Motorfalke SF-25C típusú légijárművel. Rajta kívül a repülőgépen egy utas tartózkodott. A repülőté kijáratának vonalából északi irányban hajtotta végre a nekifutást. Elmondása szerint a gép gyorsan emelkedett, majd lassan emelkedett tovább „nem a megszokott módon” 10-15 méter magasságba. A repülőté munkaterületének északi vége előtt Kb. 200 méterrel a légijármű veszíteni kezdett repülési magasságából és a pilóta lapos bal fordulóba kezdett. 90°-os elfordulásnál a bal szárnyvég leért a földre, ami a gépet további 90°-al befordította. Ez alatt az orrész is földet ért és a légcsavar tollak eltörtek, majd a gép jobb irányban traversálva csúszott a futókon, amik deformálódtak és átbillent a jobb szárnyra mielőtt megállt.

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utasok	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebbsémmilyen	1	1	0

1.3. A légijármű rongálódása

A légijármű a repülőesemény következtében megrongálódott. A jobb szárnyvég záró lap letört, a szárnyvégen a borítás sérült. A főfutó és a farokcsúszó deformálódott, kimozdult (kb. 7°). A légcsavar tollak (2 db) középső részükig forgácsolódtak. A sérülések javíthatóak, a légcsavar tollak cserére szorulnak.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kár keletkezéséről a vizsgálat befejezéséig a kszb-t nem tájékoztatták.

1.5. A személyzet adatai

A légijármű parancsnoka:

Kora, neme:	58 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége	
Szakmai:	2003. november 05-ig
Egészségügyi:	2003. szeptember 12-ig
Képesítései:	vitórlázó pilóta
Jogosításai:	MOVIT
Repült ideje/felszállások száma:	
Összesen:	220 óra / 1100 felsz.
Az érintett típuson	50 óra / 100 felsz.

1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége: 2003. június 20-ig

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	7785	13905
Utolsó nagyjavítás óta	nem volt nagyjavítva	nem volt nagyjavítva
Utolsó karbantartás óta	149	39

1.7. Meteorológiai adatok

- a) A pilóta részére a meteorológiai információk rendelkezésre álltak.
- b) A repülőesemény nappal, jó látási viszonyok között következett be
- c) Hőmérséklet: +3 C°, Szélirány: 360°, Szélsebesség: 4-6 m/sec
Látástávolság: 20 km.

1.8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés.

A légi járművön a típus alkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azok megfelelően működtek.

1.10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtéren érvényes működési engedélye volt.

Futópálya felülete: füves

Futópálya állapota: tiszta, száraz, kemény

Szélirány jelző: megfelelő állapotú

Szélzsák: megfelelő állapotú

A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

1.11. Légi jármű adatrögzítők.

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű típusra és a feladathoz nincs is előírva.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A súlyos repülőesemény a szombathelyi repülőtér munkaterületén, füves kötött talajon való durva földet érés során következett be.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A pilóta a feladat megkezdése előtt érvényes 2-es osztályú egészségi minősítéssel rendelkezett. A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

1.14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1.17. A szervek és a vizsgálat lefolytatásának 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

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A bal szárnyvég talajban való elakadása miatt fellépő mechanikai hatás következtében, a repülőgép nem kormányzottan, durván ért földet. A helyszíni szemlén rögzített adatok igazolják a földet érés fázisáról a pilóta által elmondottakat, mivel egyéb szemtanúi nyilatkozat nem állt rendelkezésre. A repülés korábbi nekifutás, emelkedés, emelkedés fázisairól a pilóta nyilatkozata és a helyszínen tapasztalt tény adatok között bizonyos ellentmondás mutatkozik. A motor teljesítmény csökkenését nem támasztják alá a légszűrő sérülésekor keletkezett földet érési nyomok és a motor műszaki állapota. A motor működött és teljesítményt adott le a földet érés idején. A légijármű ún. segédmotoros vitorlázó repülőgép (MOVIT) kategóriába tartozik, tehát jellegéből adódóan ennek figyelembevételével kell a pilótának tevékenykednie. A segédmotoroknak nem kell olyan szintű légi-alkalmassággal rendelkezniük, mint a motoros légijárműveknek. A nekifutást és az emelkedést a pilótának úgy kell végrehajtani, hogy üzemzavar esetén lehetőleg a repülőtér munkaterületén, vagy biztonságos leszálló terepen tudjon leszállni. A nyilatkozatban szereplő „nem a megszokott módon” való emelkedést aerodinamikai hatás is okozhatta, ebben az esetben, mivel műszaki probléma vagy meteorológiai körülmény nem merült fel, a féklap vagy fékszárny nem felszálláshoz megfelelő helyzete kerülhet szóba. Ezt a feltevést tények alapján nem sikerült alátámasztani a helyszíni szemle során. Mindezeket figyelembe véve megállapítható, hogy a repülőesemény alacsony repülési magasságon, repülés-technikailag nem megfelelően kivitelezet forduló végrehajtása során következett be.

3. Következtetések

- A pilóta repülési feladat végrehajtásához megfelelő képesítésekkel, jogosításokkal rendelkezett, szakszolgálati engedélye érvényes volt.
- A légijármű korlátozás nélküli érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.
- A vonatkozó repülési szabályok esetleges pontatlansága, hiányossága nem merült fel a repülőesemény bekövetkezésével kapcsolatban.
- Egyéb szervek vagy szervezetek tevékenysége nem hozható összefüggésbe a repülőeseménnyel.
- Az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.
- A repülőesemény alacsony repülési magasságon, repülés-technikailag nem megfelelően kivitelezet forduló végrehajtása közben következett be.

4. Biztonsági ajánlások

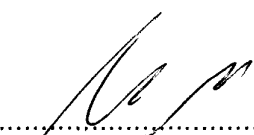
A zárójelentés nyilvánosságra hozatalán kívül a hasonló jellegű repülőesemények és balesetek megelőzése érdekében, más biztonsági ajánlás kiadása nem indokolt.

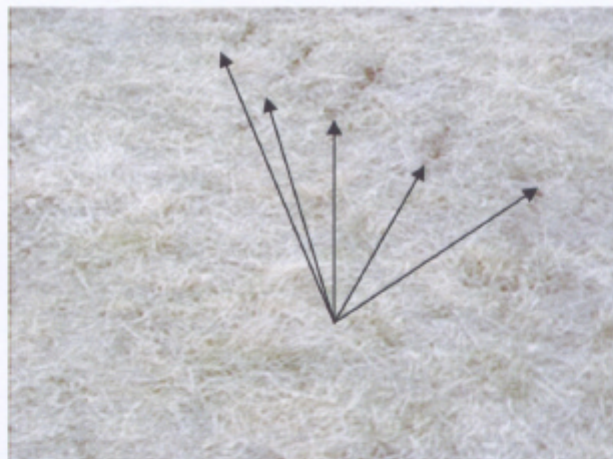
5. Függelék

Fénykép melléklet.

A KSzb. az esetre vonatkozó egyéb információt jelen zárójelentés keretében nem kíván közölni.

Budapest, 2003. november "19"


.....
Mészáros László
igazgató



1. A légcsavar földetérési nyomai



2. A főfutó traversált csúszásának nyoma



3. A földet érés pontjának és a főfutó csúszásának nyomai



4. A főfutó és a farokfutó csúszásának nyomai.



5. A légsavar sérülései



6. A főfutó deformációja