



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

71/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Farkas-hegy légtere

2003.05.01.

**HA-1201: lajstromjel
Motorfalke SF 25C: típusú**

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megítélése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítás.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	71/2003
MRSZ-BISZ eseményszám:	11/2003
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos:	Merka Géza
Gyártó:	Scheibe gmbh.
Típus:	Motorfalke SF 25C
Lajstromjele:	HA-1201
Az eset helye:	Farkas-hegy légtere
Eset ideje:	2003. május 01. 10 óra 20 perc
Eset kategóriája	légi közlekedési esemény

ÁTTEKINTÉS

Dunakesziről Kalocsa célrepülőtér felé repülve, Farkas-hegy légterében füst jött a műszerfalból, ezért a pilóta feladatát megszakítva leszállt a Farkas-hegyi repülőtéren. A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

A MRSZ-BISZ vezetője, egyszemélyes kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. december 09.

Amely szerint, a füstöt (és az ezért történő kényszerleszállást) az árammérő vezetékek szigetelésének leégése okozta.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Dunakesziről Kalocsára tartva Hármashatár-hegy kitérővel, Farkas-hegy légterében a pilóta erős füstölést észlelt a műszerfal alól, ezért jelentette az irányításnak, hogy feladatát megszakítva Farkas-hegyen leszáll, amit normálisan végre is hajtott.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légijármű rongálódás: Az árammérőhöz vezető kábel leégett, és a feszültségszabályozó berendezés meghibásodott.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-3957
 Kora, neve: 58 éves, férfi
 Képesítése: vit. mot. movit RGV
 Jogosítása: vit. mot. okt. movit
 Szakmai érvényessége: 2003.12.31.
 Eü. érvényessége: 2003.10.14.
 Összes repült ideje: 3500 óra + 1200 óra mot.
 Összes felszállása: 6670 fsz.
 Típuson repült ideje: 25 óra 13 perc
 Típuson felszállása: 137 fsz.
 Utolsó hónapban felszállása: 91 fsz.

1.5.2.Az utas adatai:

45 éves férfi

1.6.Légijármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: SF-25C „Motorfalke”
 Lajstromjele: HA-1201
 Gyári száma: 4205
 Gyártó ország: Németország
 Gyártó vállalat: Scheibe Flugzeugbau
 Gyártási év: 1972
 Alkalmassági biz. száma: 100 MV 25
 Érvényessége: 2004.04.18.
 Összes felszállás
 -gyártás óta: nincs adat
 -nagyjavítás óta: 8020 fsz.
 -karbantartás óta: nincs adat
 Összes repült idő
 -gyártás óta: nincs adat
 -nagyjavítás óta: 4667 óra
 -karbantartás óta: nincs adat

Üres tömege: 375 kg, max.felszálló tömege: 580 kg, tényleges: 570 kg
 Ülésterhelés tényleges: 160 kg
 Tényleges csomagtér terhelés: 15 k üzemanyag: 35 lit ,
 Súlyponthelyzet: a megengedett határokon belül

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	Limbach LF 1700 EA2
Gyártási száma:	1055-3
Gyártási ideje:	1972
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	nincs adat
- nagyjavítás óta:	739 óra

1.6.3. A légszavar adatai:

Típusa:	Woodcomp
Gyári száma:	14101
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	21 óra
- gyártási ideje:	2002

1.7. Meteorológiai adatok: Cavok, az eset szempontjából érdektelen.

1.8. Navigációs berendezések: A típusra jellemző, esetünkben érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádió összeköttetés az irányítással és a repülőterekkel.

1.10. Repülőtéri adatok: Dunakeszi és Farkas-hegy érvényes üzembentartási engedéllyel rendelkezik.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Normális leszállás, csak a feszültség szabályozó és az áramkörhöz vezető kábel sérült.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség orvos szakértői vizsgálatra.

1.14. Tűz: Csak egy vezeték szigetelése égett le, de tovább nem terjedt az égés.

1.15. A túlélés lehetősége: Életre veszélyes helyzet nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek: Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: Vizsgálat nem volt indokolt.

1.18. Kiegészítő adatok: A javítás mindent megmagyarázott.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

A pilóta a repülési terv leadása után egy férfi utasával elindult 10 órakor a Dunakeszi-Kalocsa útvonalra. A Duna átrepülése után átállt a repüléstájékoztató hullámhosszára, ahol az útvonalrepüléssel kapcsolatos rádiózást folytattak. Farkas-hegy légterét elérve, a pilóta erős füstszagot és a műszerfal alól terjedő füstöt tapasztalt. A motor ellenőrző műszereket rendben találta, azonban a töltőáram mérőműszere 30 A-nál kikoppant. Ez 10 óra 20 perckor történt.

Azonnal jelentette az észleléseit az irányításnak, és közölte a Farkas-hegyi leszállási szándékát. Ezután átkapcsolt „Farkas-hegy Info”-ra és ott is bejelentette a történeteket és a szándékát, majd a pozitív reagálás után leállította a hajtóművet és áramtalanította a gépet (lekapcsolta az összes kapcsolót). Ettől kezdve vitorlázó üzemmódban besorolt az iskolakörre és rendben leszállt a repülőtéren 10 óra 25 perckor.

A Farkas-hegyi repülőtéren felvette a kapcsolatot egy illetékes műszaki szakemberrel a hiba meghatározás érdekében, és közben tájékoztatta a tulajdonost az eseményről aki értesítette az MRSZ-BISZ-t. Az MRSZ-BISZ már ekkor értesült a PoLéBiSz-től, amely szervezettel az irányítás kapcsolatban állt. A műszaki szakember a feszültség szabályozó hibáját állapította meg és közölte, hogy a hiba miatt fellépő túláram okozta a sarú és a vezeték szigetelésének tönkremenetelét. Miután nem állt rendelkezésre új feszültségszabályozó, a régit kiépítve és a vezetéket rendesen leszigetelve a gép saját akkumulátorával visszarepült Dunakeszire, ahol is megjavították a feszültségszabályozót.

3. Következtetések

A pilóta helyesen járt el, amikor a meghibásodást tapasztalva, a feladat megszakítása mellett döntött. A műszaki vélemény szerint a meghibásodás feltételezhetően az akkumulátor valamikori fordított polaritású bekötése miatt következett be.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, azonban meg kell követelni, hogy a repülőgépen mindenféle karbantartást és megbontást csak arra feljogosított személyek végezhetnek.

5. Függelék

Mellékletek: 1 számú /1 lap/: A pilóta nyilatkozata
2 számú /2 lap/: Műszakiak nyilatkozata

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2004. március 10.

.....
Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs