



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2004/173 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Tököl-repülőtér

2004.07.14.

**HA-SUE: lajstromjelű
DA-20: típusú motoros repülőgép**

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: **2004/173**

MRSZ-BISZ eseményszám: **26/2004**

Üzembentartó: **Pannon Air Service Kft.**

Tulajdonos: **Franfinance Leasing**

Gyártó: **Diamond Aircraft**

Típus: **DA-20 Katana**

Lajstromjele: **HA-SUE**

Az eset helye: **Tököl-repülőtér**

Eset ideje: **2004. 07. 14. 10 óra 33 perc**

Eset kategóriája: **baleset (gépsérülés)**

ÁTTEKINTÉS

Gyakorló iskolakör repülés közben leszálláskor gyanús orrkerék hang miatt átstartolt, majd a füves pályára kényszerleszállt, mert az átstartolás közben látta, hogy az orrfutó-kerék kiesett. 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: 2004. szeptember 13.

Amely szerint az orrfutó kiesését az azt rögzítő anyaghibás csapszeg törése és kiesése okozta.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Gyakorló iskolakör repülés közben leszálláskor az orrfutó leengedésekor fémes hangot hallottak a kabinban, az oktató az átstartolás mellett döntött, és ahogy újra elemelkedtek oldalt kinézve látták az orrfutó-kerék elgurulását. A füves pályára kényszerleszálltak, ahol is az orrfutó-szár kitört és a gép orra bukott.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: az orrfutó-szár a bekötésnél kitört és az orra billenés következtében a motorburkolat is sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 00-3415
 Kora, neve: 50 éves férfi
 Képesítése: mot
 Jogositása: A,B,C,okt
 Szakmai érvényessége: 2004.12.31.
 Eü. érvényessége: 2004.10.29.
 Összes repült ideje: 3735
 Összes felszállása: 12432
 Típuson repült ideje: 14 óra 40 perc
 Típuson felszállása: 54
 Utolsó napon felszállása: 3

1.5.2. Az növendék adatai:

00-5970
 40 éves férfi
 mot PPL A
 -
 2003.07.16.
 2003.06.25.
 130
 564
 60
 43
 3

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: DA-20 Katana
 Lajstromjele: HA-SUE
 Gyári száma: 10021
 Gyártó ország: Kanada
 Gyártó vállalat: Diamond Aircraft
 Gyártási év: 1995

Alkalmassági biz. száma: 522191/2004
 Érvényessége: 2005.03.19.
 Sárkánykönyv száma: SUE 1.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	2640	1736
-karbantartás óta:	69	28

Üres tömege: 515 kg max.felszálló tömege: 730 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 65 kg max: 215 kg tényleges:190 kg
 Súlyponthelyzet: megengedett határon belül. Üzemanyag: 65 lit

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	Rotax 912 S 3
Gyártási száma:	4992609
Gyártási ideje:	2000
Üzemideje - gyártás óta:	1432
- utolsó karbantartás óta:	28

1.6.3. A légszűrő adatai:

Típusa:	Hoffmann HO-V 352
Gyári száma:	H-148 A
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	nincs adat
- nagyjavítás óta	531 óra

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

1.8. Navigációs berendezések: standard

1.9. Összeköttetés: kétoldali rádiókapcsolat

1.10. Repülőtéri adatok: Tököl 32-es pálya

1.11. Légijármű adatrögzítők: a típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: orrfutó kiesett, orrfutó-szár kitört. A motorburkolat alsó részei sérültek.

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

1.14. Tűz: Nem keletkezett.

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: Gyakorlatba hozó repülések.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A repülőgép parancsnoka oktatói jogosítással, gyakorlatba hozó iskolakör repülésre indult egy lejárt szakszolgálati engedéllyel, rendelkező pilótával. Leszállást és átstartolást gyakoroltak a 32-es betonpályán, amikor is a második leszállást követően az orrfutó leengedésekor fémes súrlódó zajt észleltek az orrfutó felől. Az oktató átstartolásra határozta el magát, és amikor újra emelte a gépet, látta oldalt elgurulva lemaradni az orr kereket. Ezt közölte a toronnyal és egyben kérte, hogy biztosítsák részére a 32-es füves pályát, valamint a technikai segítséget, a tűzoltókat is beleértve.

Ezután behelyezkedve a leszálláshoz minimális sebességgel, ameddig lehetett húzva tartott bottal próbáltak kigurulni, a benzincsapot és a főkapcsolót, majd később a gyújtást is kikapcsolva illetve elzárva. A sebesség csökkenésével a gép orra lebillent, a futószár beleszántva a talajba az intenzív fékeződés miatt kitört a bekötési csomópontokban, majd a repülőgép az orrára dőlve rövid fékeződés után megállt. Személyi sérülés nem történt, tűzoltókra nem volt szükség, a légszűrő közel vízszintesen állt meg, csak a gép orrborításának alsó részei sérültek.

A vizsgálatnál kiderült, hogy a futókereket rögzítő csavar törött el, ezért szabadult el az orrfutó. A törés vizsgálatánál egyértelmű anyaghiba mutatkozott, amely a keresztmetszet több mint egyharmadára kiterjedt, és kívülről nem volt látható.

3. Következtetések

A KSzB megállapítja, hogy az orrfutó kitérés és az ebből eredő kényszerleszállás során bekövetkezett sérülések véletlen anyaghibára vezethetők vissza. A repülőgép parancsnokának helyzetfelismerése és megfontolt ténykedése minimálisra csökkentette a további sérülés lehetőségét.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadására nincs szükség. A KSzB javasolja az üzemeltetőnek (Pannon Air), hogy az eseményt ismertesse a gyártóval, az anyaghibát dokumentáló bizonyítékokkal.

5. Függelék

Mellékelve: 2 lap: 4 db fénykép

Budapest, 2004. szeptember 13.

.....
Spang Ferenc sk.
KSzB vezető