



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2004/175 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Tököl repülőtér mellett

2004.07.16.

**HA-1214: lajstromjelű
Tajfun: 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 megállapítása.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **2004/175**

MRSZ-BISZ eseményszám: **27/2004**

Üzembentartó: **Pannon Air Service Kft.**

Tulajdonos: **Pannon Air Service Kft.**

Gyártó: **Valentin Gmbh**

Típus: **Tajfun**

Lajstromjele: **HA-1214**

Az eset helye: **Tököl bal iskolakör 3. forduló alatti terület**

Eset ideje: **2004.07.16. 17 óra 15 perc**

Eset kategóriája: **esemény (gépsérülés)**

ÁTTEKINTÉS

Motornélküli repülést követően a motort nem sikerült beindítani, ezért kényszerleszállást hajtottak végre, mert a repülőtérre már nem értek be. Az esemény kivizsgálását a PoLéBiSz az üzemeltető hatáskörébe 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: 2005. január 03.
Amely szerint az esemény oka a helytelen kiszámítás és a kései futónyitás.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A pilóta motoros és vitorlázó repülést vegyesen alkalmazva, a leszállás szándékával motort indított volna, de nem sikerült. Mivel a repülőtérre már nem érték volna be, egy tarlóra kényszerleszállást hajtottak végre. A futót nem sikerült teljesen kinyitni, ezért az visszacsukódott a földetérésnél.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A futómű és a borítás sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 00-6628
 Kora, neme: 48 éves férfi
 Képesítése: motoros, movit
 Jogosítása: CPL, oktató
 Szakmai érvényessége: 2004.12.31.
 Eü. érvényessége: 2004.12.13.
 Összes repült ideje: 2700 óra
 Összes felszállása: 3500
 Típuson repült ideje: 5 óra
 Típuson felszállása: 18
 Utolsó hónapban felszállása: 26
 Utolsó napon felszállása: 1

1.5.2. Az utas/növendék adatai:

férfi
 /az eset szempontjából
 érdektelen/

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: Tajfun
 Lajstromjele: HA-1214
 Gyári száma: 1050
 Gyártó ország: Német
 Gyártó vállalat: Valentin GmbH
 Gyártási év: 1985
 Alkalmassági biz. száma: 4751
 Érvényessége: 2005.06.22.
 Sárkánykönyv száma: 1214-1
 Összes repült idő
 -nagyjavítás óta: 1152,5 óra
 -karbantartás óta: 3 óra

Üres tömege: 653 kg max.felszálló tömege: 820 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max: 220 kg tényleges: 140 kg
 Üzemanyag: 50 liter

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	Limbach 2000 EB1B
Gyártási száma:	1396
Gyártási ideje:	1985
Motorkönyv száma:	1214
Üzemideje összesen:	nincs adat

1.6.3. A légsavar adatai:

Típusa:	HO-V62R/L 160T
Gyári száma:	A 604N
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	nincs adat
- nagyjavítás óta	3 óra (2004.06.08.)

1.7. Meteorológiai adatok: szél 270°-ról 1-3 m/sec, hőmérséklet 26°C, felhő 2/8

1.8. Navigációs berendezések: standard, az eset szempontjából érdektelen

1.9. Összeköttetés: kétoldali rádiókapcsolat a repülőtérrel

1.10. Repülőtéri adatok: Tököl érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A futó működtető mechanizmus és a motorburkolat sérült.

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: Gyakorlórepülés vitorlázó és segédmotoros üzemmódban.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A nagy gyakorlatú motoros pilóta gyakorlórepülésre indult a segédmotoros vitorlázó repülőgéppel a 32-es pályáról a bal forgalmi körnek megfelelően. Innen légtérbe kiemelkedve gyakorolta a motor nélküli repülést, majd közel fél óra repülés után besorolt a bal körre leszálláshoz készülődve. Miután elég alacsonyra került, megpróbálta beindítani a motort, de az nem indult be. Ekkor a pilótában tudatosult, hogy motor nélkül már nem tud beérni a repülőtérré, ezért kinézett egy alkalmas leszállóterepet, körülbelül a harmadik forduló helyén. A terep mérete és felülete (tarló) a leszállásra megfelelő és alkalmas volt. Szinte az utolsó pillanatig próbálkozott a motorindítással, és csak akkor próbálta kiengedni a futóművet, amikor már biztosra vette, hogy a kiszemelt területre rendesen beér. Azonban a futómű még nem került teljesen nyitott és rögzített helyzetbe, amikor a kerekek földet értek, ezért visszacsukódott és így a gép „hasra” szállt. A futóműködtető mechanizmus és a motorburkolat alsó része sérült.

3. Következtetések

Mivel a motor üzemszerűen működőképesnek bizonyult, a Kivizsgáló elveti a műszaki meghibásodás lehetőségét, és az esemény okát repüléstechnikai hibának jelöli meg.

Ezek szerint a pilóta nem tartotta be a vitorlázórepülésben elfogadott normát, hogy csak olyan magasságban és távolságban szabad a repülőtér környékén tartózkodni, hogy biztonságosan beérjen a repülőtérré. Tehát a harmadik forduló környékén már a megengedhető magasság alá süllyedt, abban bízva, hogy majd beindítja a motort és motoros üzemmódban folytatja a behelyezkedést és a leszállást. A motor azonban nem indult be, aminek oka lehetett a motor részbeni túlhűlése, részben pedig a pilóta türelmetlensége, illetve a típuson való kis gyakorlata, amely szerint nem kellően hosszú ideig indítózott egyfolytában. A rendelkezésére álló rövid idő, a viszonylag kis magasság és a kényszerleszálláshoz történő behelyezkedés körülményei miatt fordulhatott elő, hogy a futónyitáshoz későn kezdett hozzá, mert még nem tudatosodott benne a nyílási folyamat teljes időszükséglete. Ugyanis adott esetben egy „sima” hasra szállásnál a sérülés is elkerülhető, tehát egy meghatározott magasság alatt már nem érdemes a futónyitást megkezdeni.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadására nincs szükség, azonban az eseményt a levonható tanulságokkal együtt ismertetni kell a hajózó állomány előtt.

5. Függelék

Mellékelve: 2 db fénykép (már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva)

Budapest, 2005. március 08.

.....
Spang Ferenc
Repülésbiztonsági főmunkatárs