

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

37/2002

Légiközlekedési baleset
Dunakeszi repülőtér, 2002. április 01.
R-26SU
HA-5528

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülésemény 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.

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET
 Budapest – Ferihegy,
 1675 Pf.: 82
 2003. augusztus

ZÁRÓJELENTÉS
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET MEGVIZSGÁLÁSÁRÓL

Ny. szám: 37/2002

Üzemeltartó: Magyar Repülő Szövetség
 Tulajdonos: Magyar Távközlési Rt. Repülőklub
 Gyártó: XII.sz. Autójavító Vállalat, Szombathely
 Típus: R-26SU Góbbé
 Lajstromjele: HA-5528
 Eset helye: Dunakeszi repülőtér
 Eset ideje: 2002. április 01. 14 óra 09 perc (helyi idő szerint)
 Eset kategóriája: Légiközlekedési baleset

Összefoglaló áttekintés

A légiközlekedési balesetet a pilóta jelentette a PolÉBiSz ügyeletére. A vizsgáló szakbizottság a helyszínre indult és a helyszíni szemlét lefolytatta. (tagjai: Mészáros László, Kovács András)

A légijárművel csőríeses feiszállást kezdett az oktató és a növendék. A csőríes kezdeti szakaszában a csőríő vonóereje csökkent majd ismét normálissá vált a húzás, de az emelkedés következtében ismét csökkent, illetve megszűnt. A légijármű lifteive ért földet és megsérült.

A repülőesemény szakmai vizsgálatát a PolÉBiSz végezte.

A szakmai kivizsgálás az eset vonatkozásában az alábbi ok-okozati összefüggéseket tárta fel: A repülőesemény bekövetkezésének valószínűsíthető oka az volt, hogy az oktató a bekövetkezett helyzetre késve és rosszul reagált.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása

A kijelölt személyzet csőríő kiképzési feladattal (1/3-as) szállt fel a dunakeszi repülőtérre.

Az esethez vezető felszállást 13 óra 45 perckor (LT) kezdték meg a normál eljárásnak megfelelően.

Az emelkedés kezdeti szakasza rendben megtörtént. Ezt követően az oktató légijármű-vezető és a csőrőkezelő elmondása szerint a csőrőaggregátor teljesítménye csökkent. Az oktató ekkor csökkentette az emelkedés szögét, ezáltal a csőrőaggregátor „magához tért” és ismét húzni kezdett. A légijármű-vezető ismét megpróbált emelkedni, de a csőrőaggregátor ekkor lefulladt. Az oktató ezt későn reagálta le, ennek következtében a légijármű sebességét veszítve „lített” kezdett és bal szárnyával, illetve futójával ért földet.

1.2 Személyek sérülése

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb	Összesen
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	2	-	-	2

1.3 Légijármű rongálódása

A repülőgép javítható mértékben rongálódott meg.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kár nem keletkezett, illetve a KSzB tudomására nem hozták.

1.5 Személyzet adatai

- 1.5.1. Parancsnok adatai: magyar állampolgárságú férfi
 Szakszolgálati engedélye: a Magyar Légügyi Hatóság adta ki.
 Kora: 26 éves
 Képesítése: vitorlázó pilóta
 Jogosítása: oktató
 Szakmai érvényessége: 2002. november 24.
 Orvosi: 2003. március 21.
- 1.5.2. Növendék adatai: magyar állampolgárságú férfi
 Szakszolgálati engedélye: -
 Kora: 18 éves
 Képesítése: -
 Jogosítása: -
 Szakmai érvényessége: -
 Orvosi: 2003. március 29.

1.6 Légijármű adatai

Lajstromjele: HA-5528
 Gyártó: XII.sz. Autójavító Vállalat, Szombathely
 Típus: R-28SU Góbé
 Hajtómű típusa: -

Gyáriszám:	AA 800044
Gyártási év:	1985
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Légialkalmassági érvényes:	2003. július 19.
Repült idő:	
Üzemkezdettől:	1453 óra 51 perc
Utolsó nagyjavítás óta:	347 óra 53 perc
Az esemény napján:	15 perc
Felszállás szám:	
Üzemkezdettől:	13304
Utolsó nagyjavítás óta:	2978
Az esemény napján:	5
Utolsó nagyjavítás:	1998. augusztus 12-én (sérüléssel javítás is egyben)

A repülőgép terhelése és a terhelés eloszlása az eset idején a megengedett határokon belül volt.

1.7. Meteorológiai adatok

Az eset nappali, repülésre alkalmas látási viszonyok között történt.

1.8. Navigációs berendezések

A légi jármű műszerezettsége ezt a repülést lehetővé tette, és a fedélzeten lévő műszerek megfelelően működtek.

1.9. Összeköttetés

A légi jármű és a startszolgálat között nem volt rádió összeköttetés.

1.10. Repülőtéri adatok

A fel- és a leszállás a Dunakeszi repülőtéren történt, melynek állapota megfelelő volt.

1.11. Légi jármű adatrögzítők

A repülőgép nem volt felszerelve adatrögzítő berendezéssel, de erre a típusra és feladatra nincs is előírva.

1.12. Röncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A sérülések a földnek ütközés következtében keletkeztek, a légi jármű javítható mértékben sérült meg.
A sérült légi járművet a rendőrség egy hangárban lepecsételve elzárta.

1.13. Orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légi jármű-vezető alkoholszondás vizsgálata negatív volt. A balesetet követő napon a személyzet mindkét tagja ismételt repülő-alkalmassági vizsgálaton vett részt, melyen alkalmas minősítést kapott.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. Túlélés lehetősége

A repülőesemény során nem alakult ki életveszélyes helyzet.

1.16. Próbák és kísérletek

Nem volt ilyen.

1.17. Szervek jellemzése

A légi jármű és a repülőtér üzemeltető szervezetei a repülőesemény kivizsgálása során mindenben együttműködtek a kivizsgálást végző szervezettel. A kivizsgálás során az illetékes rendőri szervekkel az együttműködés kifogástalan volt.

1.18. Kiegészítő adatok

A vizsgált és elemzett adatokon túl nem merültek fel egyéb információk.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

Nem volt. A vizsgálat során elegendő volt az ismert és bevált módszerek alkalmazása.

2. ELEMZÉS

A vizsgálat során a csőrőágregátor állapotát is tanulmányozta a KSzB. A csőrő tüzelőanyag rendszerében dugulást, nagymennyiségű idegen, szennyező anyagot talált a KSzB. Megállapította, hogy a berendezés tankolása nem követhető nyomon és a betöltött tüzelőanyag eredete sem dokumentált. A csőrő teljesítmény csökkenésének, illetve lefúladásának oka: a berendezés tüzelőanyag rendszerében, dugulás miatti tüzelőanyag szálszakadás. Mivel a jelenlegi szakmai szabályok szerint a csőrő berendezések nem törzskönyv kötelesek, műszaki állapotukat ilyen formán nem lehet nyomon követni, a KSzB nem vizsgálta tovább a csőrőágregátor állapotát.

A KSzB a vizsgálat során elemezte az oktató légi jármű-vezető tevékenységét.

A KSzB az oktató szerepét vizsgálva megállapította, hogy a repülés-kiképzés tekintetében az eset megfelelt a kötélszakadás alacsony végrehajtott feladatának. Az oktató ténykedésében nem lehet különbséget tenni a kötélszakadás gyakorolása során követendő eljárás és a jelen eset között. Mivel a növendék még az 1/3-as feladatnál tartott és a felszállásokat gyakorolta, tőle nem volt elvárható, hogy az eset során felismerje a kötélszakadásra utaló jeleket, és annak megfelelően cselekedjen. Az oktatótól viszont természetesen elvárható, hogy ilyen esetben haladéktalanul vegye át a légi jármű vezetését és oldja meg a kialakult helyzetet. A vizsgálat megállapította, hogy az oktató a csőrőágregátor „gyengékedésé” észlelve átvette a légi jármű vezetését és átnyomva próbálta stabilizálni a sebességet, de nem oldott le. Miután a csőrőágregátor hatereltsége csökkent, annak fordulatszáma ismét nőtt és ismét húzni kezdett. Ekkor ismét próbálta az oktató a csőrőést folytatni, de a csőrő fordulatszáma a telelés növekedésével ismét csökkent. Ezt azonban az oktató nem tudhatta, és ekkor megpróbálta átnyomni a légi járművet és ezzel egy időben leoldott. Addigra azonban a légi jármű oly

mértékben veszítette el sebességét, hogy „liffelve”, minimális vízszintes árn számottevő függőleges sebességgel ért földet. Ennek következtében a léggérmű javítható mértékben megsérült.

3. KÖVETKEZTETÉSEK


A repülőesemény bekövetkezésének – a bizonyosság határáig valószínűsíthető – oka az volt, hogy repülés közben, a léggérmű személyzete, az oktató, nem a vonatkozó szabályoknak megfelelően avatkozott be és ténykedése során a léggérmű elvesztette sebességét oly mértékben, hogy az átesett, majd „liffelve” ért földet.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, biztonsági ajánlás kiadását nem javasolja, mert az érvényes szakmai szabályok betartásával a baleset elkerülhető lett volna. Azonban kezdeményezi az illetékesek felé, hogy szabályozzák a légi közlekedésben kapcsolatos eszközök karbantartásának szabályait a Lt. 29.§ (3) bekezdésében foglaltak szerint.

PolLéBISz

2003. szeptember 03



Mészáros László
Igazgató