

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG  
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér  
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS**

Sorszám:	<b>42/2002</b>
MRSZ eseményszám:	<b>8/2002</b>
Üzembentartó:	<b>Magyar Repülő Szövetség</b>
Tulajdonos:	<b>Magyar Repülő Szövetség</b>
Gyártó:	<b>Moravan Národní Podnik Otrokovice</b>
Típus:	<b>Z-142</b>
Lajstromjele:	<b>HA-SGC</b>
Az eset helye:	<b>Budaörs Repülőtér</b>
Eset ideje:	<b>2002.04.09. 17 óra 15 perc (helyi idő)</b>
Eset kategóriája:	<b>Repülőesemény</b>

**ÁTTEKINTÉS**

Az eseményt követően, a Budaörsi Repülőtér repüléstájékoztató szolgálatát ellátó Elekes Károly jelentette az eseményt, a Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet (a továbbiakban PoLéBiSz) felé.

Az esetről értesülve az esetet közvetlen követően a PoLéBiSz igazgató kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB-t) jelölt ki és küldött a helyszínre az alábbi összetételben:

A KSzB vezetője: Mészáros László PoLéBiSz igazgató

A KSzB tagja: Kovács András légiközlekedési baleset helyszínelő technikus

A helyszíni vizsgálat után -az esemény jellege miatt- a PoLéBiSz igazgató a repülőesemény kivizsgálását, a 2002/4/123/02/847 számú levelében (2002.04.10.-én) üzembentartói hatáskörbe utalta. Mivel az eseményt okozó alkatrész (csap) miatt, azonnali intézkedés kiadása szükséges, ezért a csapot a KSzB elvitte a helyszínről és átadta a Polgári Légiközlekedési Hatóságnak.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A KSzB tagja: Oross János Eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat 2003.01.15-én zárult le és megállapította, hogy az esemény bekövetkezését a csapszeg törése okozta, más körülménynek nem volt szerepe.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓ

**1.1. A repülés lefolyása:** A repülőgép-vezető a Budaörsi repülőtéren 2002.04.09-én a HA-SGC lajstomjelű Z-142 típusú repülőgéppel, vitorlázó vontatást végzett. A 9. leszállás, kigurulás után a repülőgép-vezetője egy durranó hangot hallott, majd a gép jobb oldalra billent. Azonnal leállította a motort, majd kiszállt a repülőgépből. Észlelte, hogy a futómű laprugója kicsúszott a jobb szárny rátámaszkodott a kerékre.

**1.2. Személyi sérülések:** személyi sérülés nem történt

**1.3. A légi jármű rongálódása:** az eseményt okozó csapszeg törésén kívül a légi járműnek más része nem sérült

**1.4. Egyéb kár:** nem keletkezett

**1.5. Személyzet adatai:** a légi jármű vezetője 61 éves férfi. Érvényes motoros és vitorlázópilóta szakszolgálati engedéllyel, berepülőpilóta jogosítással rendelkezik. Összes repült ideje 7200 óra. Összes felszállása 14500. Összes felszállása az utolsó napon 15. Az eseményben szereplő típusal repült összes idő 383 óra, összes felszállás 1311.

**1.6. Légi jármű adatai:** az 1982-ben gyártott légi jármű, érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik. Légi alkalmassági bizonyítvány száma:1311, érvényessége 2002.09.28. Összes felszállás a gyártás óta 7788, az utolsó karbantartás óta 595. Repült idő a gyártás óta 2064 óra 32 perc, utolsó karbantartás óta 70 óra 06 perc. A repülőgép az eseményt megelőzően a feladatok végrehajtására alkalmas állapotban volt.

**1.7. Meteorológiai adatok:** az esemény nappal történt, látástávolság 10 km felett, a szél 110 fok-ról 2-3m/s erősségű volt. Az időjárás a tervezett feladatokra alkalmas volt.

**1.8. Navigációs berendezések:** A légi jármű a típusához tartozó navigációs berendezésekkel rendelkezett. E berendezések vizsgálata az eset szempontjából szükségtelen.

**1.9. Összeköttetés:** A légi jármű VHF rádióval rendelkezett.

**1.10. Repülőtéri adatok:** Budaörsi Repülőtér az esemény idején érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett. A leszállópálya jó állapotban volt.

**1.11. Légi jármű adatrögzítők:** A légi jármű adatrögzítővel nem rendelkezett, ilyen eszközök megléte a típusra nincs előírva.

**1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Az eseményt megelőzően a leszállás szabályos volt, roncsolódás nem történt.

**1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** A repülőgép vezető érvényes orvosi alkalmassággal rendelkezett. Sérülést nem szenvedett, igazságügyi orvos szakértői véleményre nem volt szükség.

**1.14. Tűz:** Az esemény során tűz nem keletkezett.

**1.15. A túlélés lehetősége:** Az esemény során emberi életre veszélyes helyzet nem jött létre.

**1.16. Próbák és kísérletek:** Próbákra illetve kísérletekre nem került sor.

**1.17. Szervezetek jellemzése:** Vizsgálat nem volt indokolt.

**1.18. Kiegészítő adatok:** A KSzB egyéb kivizsgáló adat beszerzését nem tartja szükségesnek.

**1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** A vizsgálat hagyományos, bevált módszerek szerint folyt.

## 2. Elemzés

A repülési feladatra mind a személyi, mind a műszaki, mind az időjárási feltételek jók voltak. Az eseményt a futómű-laprugó bekötő csapszeg törése okozta. A repülőgép-vezető helyesen járt el, amikor a kigurulás végén a váratlan helyzet létrejöttkor leállította a hajtóművet és megvizsgálta a repülőgépet.

## 3. Következtetések

A repülőgép futómű-laprugóit bekötő csapszeg anyagfáradás miatt törött el.

---

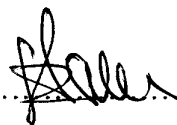
#### 4. Biztonsági ajánlások

A Polgári Légközlekedési Hatóság az eseményt okozó csapszeg vizsgálata után, valamennyi Z-42, Z-142, Z-43, típusú légi jármű vonatkozásában kiadta a PLH AD 2002-001 számú Légi alkalmassági Direktívát, melyben előírja az ilyen típusú repülőgépek futómű csapszegeinek ellenőrzését, illetve cseréjét azonnali hatállyal.

#### 5. Függelék

Melléklet : 1 lap Légi alkalmassági Direktíva

Budapest, 2003 január 15.



.....  
Spang Ferenc  
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs



## LÉGIALKALMASSÁGI DIREKTÍVA

Polgári Légiközlekedési Hatóság  
BUDAPEST-FERihegy 1675 PL 41  
Tel.: 36-1-296-8877  
Fax.: 36-1-296-8808

Száma: PLH AD 2002-001

Kiadás dátuma: 2002. április 10.

SEMMLYEN JOGI ÉS TERMÉSZETES SZEMÉLY NEM ÜZEMELTETHET LÉGIJÁRMŰVET, AMELYRE JELEN DIREKTÍVA VONATKOZIK, KIVÉVE, HA A LÉGIALKALMASSÁGI DIREKTÍVÁBAN LEÍRT KÖVETELMÉNYEKNEK MEGFELEL, VAGY A LAJSTROMOZÓ ÁLLAM NEMZETI HATÓSÁGÁVAL MÁSKÉNT NEM EGYEZTETTEK.

**Tárgy:** Z-42, Z-142 és Z-43 típusú repülőgépek futómű-laprugóit bekötő csapszegek ellenőrzése

**Vonatkozás:** Valamennyi változatú Z-42, Z-142 és Z-43 típusú légi jármű

**Érvénybelépés:** Kézhezvétel után azonnal

**Ok:** 2002. 04. 09-én a IIA-SGC lajstromjelű Z-142 típusú légi jármű futómű laprugóját bekötő csapszeg repülési feladat végrehajtása közben kifáradás következtében eltört.

**Végrehajtás:** A vonatkozó légi járműveket üzemeltető szervezetek ezen utasítás kézhezvétele után azonnal kötelesek végrehajtani a következőket:

1. A következő repülés előtt - egyszeri, soronkívüli alkalommal - ki kell szerelni a futómű-laprugókat bekötő csapszegeket (Z42. 5100-00.05, jobb- és baloldalon), és mágneses vagy festékbehatolásos módszerrel repedésvizsgálatot kell végrehajtani rajtuk. A repedés mentes csapszegeket visszaszerelve a légi jármű üzemeltetése folytatható.  
Az ellenőrzés tényét ezen utasításra hivatkozva köteles a repedésmentességet megállapító személy okmányolni a „Légi jármű üzemi napló”-ban.
2. További intézkedésig minden 100 órás ellenőrzésnél és az ezt követő karbantartásoknál a vonatkozó típusú légi járművek futómű-laprugóit bekötő csapszegeket (Z42. 5100-00.05, jobb- és baloldalon) ki kell szerelni, és mágneses vagy festékbehatolásos módszerrel repedésvizsgálatot kell végrehajtani rajtuk.  
Az ellenőrzés tényét ezen utasításra hivatkozva szintén a „Légi jármű üzemi napló”-ban köteles a repedésvizsgálatért felelős személy okmányolni.
3. Amennyiben az ellenőrzések során repedt bekötőcsapszeget találnak, azt az üzemeltető szervezetek felelős műszaki vezetője a rendszeresített „Jelentős meghibásodás jelentés” c. formanyomtatványon köteles a csapszeg vélelmezett üzemidő adataival együtt jelenteni a Polgári Légiközlekedési Hatóságnak.

Budapest, 2002. április 10.



*Antal Zoltán*  
Antal Zoltán  
/igazgató/