

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZOLGÁLAT**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: 80/2002

MRSZ-BISZ eseményszám: 20/2002

Üzembentartó: MRSZ Szombathelyi Repülőklub

Tulajdonos: MRSZ Szombathelyi Repülőklub

Gyártó: PZL

Típus: PZL-104 Wilga

Lajstromjele: HA-SEL

Az eset helye: Kecskéd térsége

Eset ideje: 2002 június 22. 10 óra 30 perc

Eset kategóriája: esemény

ÁTTEKINTÉS

Szombathely-Budaörs átrepülés közben motor rendellenesség, teljesítménycsökkenés miatt Kecskéd repülőtéren rendben leszállt.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc rep.biztonsági főmunkatárs

A KSzB tagja: Szommer József műszaki ellenőr

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2002 november 18.
A 2-es henger szelephimba tartó csavarja elszabadult, javítás után a rendellenesség megszűnt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Mór térségében 600 méter magasságban a pilóta teljesítménycsökkenést észlelt, zaj és rázás kíséretében. Kecskédi kényszerleszállás és jelentés után a motorhibát kijavították, majd folytatták az útvonalat.

A repülőgép motorján 2001.07.23.-án végezték az 50 órás karbantartást, majd 2002.03.30.-án az éves felülvizsgálatot Szombathelyen. A gép 2002.06.10.-én a műszerek nagyjavítása miatt Budaörsre repült.

Az eseményt megelőzően a repülőgép Budaörsről repült Szombathelyre 06.13.-án, majd 07.20.-án Szombathelyen repült. Ekkor is és az ominózus 06.22.-i alkalommal is a repülőgépet a pilóta minősítette üzemképesnek, akinek műszaki szakszolgálati jogosítása is van. Kecskéden a kettes sz. hengert lecserélték és a gépet, arra alkalmas szerelő minősítette üzemképesnek, majd a továbbiakban ismét a pilóta üzemeltette.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.Alégijármű rongálódása: A szelephimba tartó csavar elszabadulásán kívül egyéb sérülés nem volt.

1.4.Egyéb kár: Nem volt.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	00-4562
Kora, neme:	férfi
Képesítése:	mot, vit, CPL
Jogosítása:	mot, vit, okt, vont.pil.
Szakmai érvényessége:	2003.12.31.
Eü. érvényessége:	2003.04.16.
Összes repült ideje:	2500 óra
Típuson repült ideje:	Wilga 220 óra
Összes felszállása:	Wilga 320 felsz.

1.6.Légijármű adatai:

1.6.1. A repülőgép adatai:

Típusa:	PZL-104
Gyártási száma:	19880864
Gyártási ideje:	1988
Üzemidő összesen:	1143 óra 05 perc
Utolsó karbantartás óta:	21 óra
Légialk. biz. érvényessége:	2003.06.20.

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	AI-14RA
Gyártási száma:	KA-816412
Gyártási ideje:	1984
Üzemidő összesen:	1350 óra
Utolsó karbantartás óta:	12 óra 50 perc

1.7. Meteorológiai adatok: Szél 300°-ról, 0-2 m/s CAVOK

1.8. Navigációs berendezések: hagyományos a típusra jellemző.

1.9. Összeköttetés: A VHF rádió rendben működött.

1.10. Repülőtéri adatok: Kecskéd érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típuson nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Normális repterre szállás.

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

1.14. Tűz: Nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége: Emberi életre veszélyes helyzet nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek: Ilyenekre nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: Nem merült fel ilyen igény.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt igény.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos módszerek.

2. Elemzés

Szombathelyről Budaörsre repülve a pilóta Mór vonalában a motor felől zajt hallott, majd a motor rázni kezdett és a teljesítmény csökkent. Mivel a pilóta nem tudta meghatározni az okot, és a repülőgéppel nem lehetett tartani a „0” variót, úgy döntött, hogy a közeli Kecskéd repülőtérre próbálja meg elérni, amíg a motor működőképes. A

600 méteres utazómagasságból folyamatos magasságvesztéssel sikerült elérni a repülőteret és ott rendes leszállást végrehajtani. Leszállás után a motorburkolatot levéve észrevették, hogy a 2. henger szelephimbatartó csavarja kicsúszott és ezáltal a motorvezérlés megváltozása miatt történt a teljesítménycsökkenés és a rázás. A helyi műszaki segítséggel javították a hibát, és attól kezdve a motor működött, leadva teljesítményt. Közben bejelentették az eseményt, az MRSZ-BISZ-nek és a FIC-nek, majd a rendbetett géppel folytatták a repülésüket.

3. Következtetések

Megállapítható tehát, hogy az útvonal megszakítás és a repülőteri kényszerleszállás műszaki hiba miatt következett be. A pilóta döntése helyes volt az útvonal megszakítása és a leszállóhely kiválasztása tekintetében. Az bizonyos azonban, hogy a szelephimbatartó csavarja csak akkor szabadulhat el, hogyha a csavarkötés biztosítása megszűnik és az anya lecsavarodik. Mivel az anya és azzal együtt a biztosítása is (nyomatékkulccsal meghúzott kontra-anyás) eltűnt, ezért utólag nem lehetett megállapítani, hogy a felszállás előtt rendben volt-e a biztosítás és valamilyen mechanikai behatás (pl. rezgés vagy egyéb) következtében mikor történt ennek sérülése, lazulása, ami a későbbi hibához vezetett.

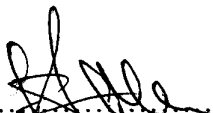
4. Biztonsági ajánlások

A következtetésben foglaltak miatt, külön biztonsági intézkedés megtétele nem szükséges, elegendőnek tűnik a repülőgép repülésre történő előkészítésénél az alapos átvizsgálás.

5. Függelék

Mellékelve: 1 lap Nyilatkozat

Budapest 2002. november 18.



Spang Ferenc
KSzB vezető



Szommer József
KSzB tag