

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

2002/97 légiközlekedési baleset

Békéscsaba, 2002. július 14.

PZL-104 Wilga 35 A, HA-SEC

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény 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.

Jelen zárójelentés tervezettel kapcsolatban a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek a kézhezvételtől számított 60 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges zárójelentés összeállításakor kell értékelni. Ez a tervezet tehát szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást.

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budapest
1675 Pf.: 62

2003. július 29.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET ZÁRÓJELENTÉS-TERVEZET

ny.szám: **97/2002**

Üzembentartó: Magyar Repülő Szövetség

Tulajdonos: Magyar Repülő Szövetség

Gyártó: CNPSL PZL Warszawa, Lengyelország

Típus: PZL-104 Wilga 35A

Nemzetisége: magyar

Lajstromjele: HA-SEC

Eset helye: Békéscsaba Repülőtér

Eset ideje: **2002. 07. 14. 13 óra 58 perc** (helyi idő szerint)

Eset kategóriája: légiközlekedési baleset

Összefoglaló áttekintés

Az esetet 2002. július 14-én 13 óra 58 perckor a békéscsabai repülőtérvezető jelentette a PoLéBiSz ügyeletesének, aki a bejelentést továbbjelentette a PoLéBiSz és a PLH igazgatóinak.

A PoLéBiSz igazgatója a vizsgálat vezetőjének Nagy Sándor esemény helyszínelő technikust, tagjának Kovács András légiközlekedési esemény helyszínelő technikust jelölte ki.

A helyszín biztosítását a területileg illetékes rendőri szervek látták el. A helyszíni szemlét a rendőrség kezdte meg és ebbe kapcsolódott be a PoLéBiSz Kivizsgáló Szakmai Bizottsága (továbbiakban KSZB) 17:35 órakor és azt 23:00 órakor fejezte be.

A KSZB kitérőzésekor a helyszínen a rendőrség által biztosítva, eredeti állapotban volt. A repülőgépet rögzítették, hogy ne boruljon fel újra.

A helyszínen rögzítése során a pilóta, aki az eset idején egyszemélyben ezen légi jármű szerelője is volt, röviden elmondta a történetet, amiről írásbeli nyilatkozatot is készített.

A helyszíni szemle után a KSZB hozzájárult a megrongálódott légi jármű elszállításához.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása

2002. július 14-én Békéscsaba repülőtéren a szóban forgó légi járművet a légi jármű szerelője repülésre előkészítette és pilótaként saját maga átvette azzal a céllal, hogy vitorlázó-repülőgép vontató repüléseket hajtson végre. Körülbelül 13:58-kor a pilóta felszállt a békéscsabai repülőtér kijelölt munkaterületéről 270°-os irányban. A pilóta elmondása szerint emelkedés közben körülbelül 50-70 méteren a motor teljesítménye jelentősen lecsökkent, majd leállt. A motoros pilóta leoldotta a vontatókötelet, majd a repülőgéppel megpróbált egyenesen leszállni, amihez már nem állt megfelelő hosszúságú leszállásra alkalmas terep rendelkezésére. A repülőgép a repülőtér munkaterületén kívül ért földet, majd a 44-es számú főút keresztezése után az út ellenkező oldalán lévő árokban orrukott és megállt. A vitorlázó repülőgép a leoldás után a repülőtér területén leszállt.

1.2. Személyek sérülése

SÉRÜLÉSEK	SZEMÉLYZET	UTASOK	EGYÉB
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	1	0	0
Nem sérült	0	0	0

1.3. Légi jármű rongálódása

A légi jármű az eset során oly mértékben rongálódott meg a leszállást követő gurulás közben, hogy annak kijavítása csak fődarab cserével és jelentős anyagi ráfordítással végezhető el.

1.4. Egyéb kár

Az ASW 28 típusú, PH-1246 lajstromjelű vitorlázórepülőgép, miután a motoros repülőgép leoldotta, a vontatókötéllal együtt leszállt a repülőtér területén. Bal szárnya a leszállás közben fának ütközött és a belépőélénél megsérült 60 mm szélességben a főbordától 2 méterre. A bekövetkezett apró sérülést a helyszínen kijavították. A KSZB kitérőzésekor a vitorlázórepülőgép már javítás alatt volt.

1.5. Személyzet adatai

Légijárművezető adatai	
szakszolgálati engedélye:	Magán Pilóta Szakszolgálati Engedély
kora és neme:	41 éves férfi
képesítése:	A kategória
jogosítása:	vontató
szakmai érvényessége:	2003. 06. 21.
orvosi érvényessége:	2003. 03. 13.
összes repült ideje:	320 óra/570 repülés
a típuson:	70 óra/270 repülés
utolsó 24 órában repült ideje:	52 perc/8 repülés

1.6. Légijármű adatai

1.6.1. A vontatógép törzsének adatai:

típusa:	PZL-104, Wilga 35A
gyártási száma:	129451
gyártási ideje:	1979. 02. 27.
gyártó:	CNPSL PZL Warszawa, Lengyelország
légialkalmassági bizonyítvány száma:	3476
érvényessége:	2003. 05. 31.
üzemideje	
összesen:	2529 óra 39 perc/11047 repülés
utolsó nagyjavítástól:	1771 óra 11 perc/6986 repülés (1984. 08. 31. volt)
utolsó karbantartástól:	19 óra 32 perc/128 repülés (2002.05.31. volt)

1.6.2. Hajtómű adatai:

típusa:	AI-14R/VI
gyári száma:	K6803957
üzemideje	
gyártás óta:	2275 óra 16 perc
nagyjavítás óta:	658 óra 26 perc
karbantartás óta:	69 óra 41 perc

1.6.3. A légijármű terhelése és annak eloszlása:

üres tömege:	913 kg
fedélzeten tartózkodó személy tömege:	kb. 80 kg
tüzelőanyag tömege leszálláskor:	0 kg*
egyéb tömeg:	kb. 11 kg (kenőanyag stb.)
felszálláskor összesen:	1004 kg
(A légijármű maximális felszálló tömege légiüzemeltetési utasítás szerint 1300 kg lehet.)	
A tüzelőanyag fajtája B-70, a kenőanyag fajtája MSz-20, MK-22 olaj lehet.	

*A helyszíni szemle során mindkét szárnyat külön-külön megemelve, illetve mozgatva a kiegyenlítő tartályok leeresztő csapjainál összesen kevesebb, mint 2,5 dl benzint lehetett leereszteni. (A baloldaltól nulla, a jobboldaltól kevesebb, mint 2,5 dl.)

A légi jármű terhelése és annak eloszlása a megengedett határokon belül volt.

1.6.4. A vitorlázó repülőgép adatai:

típusa: ASW 28
lajstromjele: PH-1246

1.7. Meteorológiai adatok

Az eset nappal, jó látási viszonyok között történt. A rendőrségi jegyzőkönyv szerint a levegő hőmérséklete +35 C°, a szél 200°-ról 2-3 méter/másodperces volt.

1.8. Navigációs berendezések

VFR repülés volt és a pilótának folyamatos föld látása volt. A feladathoz nem volt szükség navigációs segédberendezésre, az eset szempontjából érdektelenek.

1.9. Összeköttetés

A légi jármű rendelkezett fedélzeti rádió-berendezéssel, de ez az eset szempontjából nem bír jelentőséggel.

1.10. Repülőtéri adatok

A pilóta által használt futópálya melletti terület az adott feladatra alkalmas volt, mert a rendelkezésre álló terület körülbelül 1300 méter hosszú és a biztonságos felszállásra legalább 400 méter kell egy vitorlázórepülőgép vontatása esetén a PZL-104 Check List alapján. A repülőtér adatainak részletezése az eset szempontjából nem szükséges.

1.11. Légi jármű adatrögzítők

Nem volt, ezen a típuson nincs rendszeresítve.

1.12. Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az eset helyszíne Békéscsaba lakott területén kívül a 44-es számú főút 125 km + 500 m szelvényében található. A légi jármű motorjának teljesítménycsökkenése miatt, a vitorlázó-repülőgép leoldását követően kényszerleszállást hajtott végre a repülőtér területének Békéscsaba felőli határa közelében a főút melletti földes területre. A földetérést követően a légi jármű gurulva keresztezte a 44-es számú főutat, majd a főút mellett – annak a repülőtérhez viszonyított ellentétes oldalán – földes területen az árokban orraborult és megállt.

1.13. Orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Nem voltak, csak kifelületű hámsérülést szenvedett a pilóta.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. Túlélés lehetősége

Kutatásra és mentésre nem volt szükség. Az eset során nem alakult ki életveszélyes helyzet.

1.16. Próbák és kísérletek

Nem voltak.

1.17. Szervek jellemzése

A repülőgép üzemeltetője rendelkezett érvényes légi jármű üzembentartási engedéllyel, illetve jóváhagyott repülésbiztonsági szervezettel. A verseny alatti üzemelésnél a hatályos szabályok ellenére mégis lehetővé tette, hogy a repülőgép szerelője és pilótája egy személy legyen.

1.18. Kiegészítő adatok

Nincsenek.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszere

A KSZB új vizsgálati módszert nem alkalmazott.

2. ELEMZÉS

A KSZB, mivel a légi jármű fedélzeti adatrögzítővel nem rendelkezett – alkalmazása erre a kategóriára nincs előírva -, a rendelkezésre álló adatok, információk, dokumentációk, illetve a pilóta elmondása szerint a bekövetkezett balesetet az alábbiak szerint elemzi:

A légi jármű szerelője és pilótája egy személy volt a vitorlázórepülő Európa-bajnokság ideje alatt. A légi jármű repülésre történő felkészítésekor nem észlelt rendellenességet és ilyen jellegű bejegyzés a repülőgép okmányaiában sem szerepel, azaz a repülőgép üzemszerűen működött. Az üzemnap megkezdése előtt a pilóta a tankolást igazoló nyugta szerint 70,01 liter B-98 repülőbenzint tankolt a repülőgépbe. A pilóta elmondása szerint addig tankolt mindkét szárnyba, amíg a töltőnyílás alatt meg nem jelent az üzemanyagszint. Ezt a szűrőberendezéssel ellenőrizte. A nyolcadik vontatási feladat az esemény napján egy ASW 28 típusú vitorlázórepülő

vontatása volt. A pilóta ezzel kapcsolatos elmondása kétséges, mert eszerint körülbelül 140 liter benzinnel kellett volna lennie a vontatások megkezdése előtt és mivel a hét vontatás során körülbelül 75 percet repült, amely körülbelül 80 liter tüzelőanyag fogyasztással jár. Ebben az esetben legalább 60 liter benzinnel kellett volna a repülőgépből maradnia. A KSZB tényként veszi alapul, hogy a helyszíni vizsgálat során a repülőgépből mindösszesen kevesebb, mint 2,5 dl benzint lehetett leeresztetni. A KSZB nem tapasztalta a repülőgép tüzelőanyag tartályainak olyan sérülését, amelynek következtében a vitatott mennyiségű benzin kifolyt volna. A fentiekből következik, hogy vagy a tankolást követően jóval többet repült a repülőgép, mint amennyit a pilóta említett, illetve a repülőgép okmányaiból kiolvasható, vagy az utolsó tankolás során lényegesen kevesebb tüzelőanyag mennyiségre tankolták fel. Mivel a tankokban lévő tüzelőanyag szinte teljesen kifogyott, ez a motor leállításához vezetett.

A fentiekből következik, hogy már az előző vontatásokat is jóval a navigációs tartalék (30 perc repülésre maximális teljesítménynél 40 liter, lásd a PZL-104 Wilga 35A Légiüzemeltetési Utasítás 2.6.1. pontjában foglaltakat) alatti tüzelőanyag mennyiséggel hajthatta végre.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A pilóta repülésre alkalmas és jogosult volt, összességében megfelelő tapasztalattal és gyakorlattal rendelkezett. 320 repült órája volt, ezen a típuson 70 órát repült 270 felszállásból. Az eset során nem megfelelően járt el több tekintetben is. Figyelmetlenül hagyta a Légi Üzemeltetési Utasítás minimális tüzelőanyag mennyiségre vonatkozó 2.6.1. pontjának előírását azáltal, hogy a repülőgép tüzelőanyag fogyasztását és a betankolt tüzelőanyag mennyiségét nem követte megfelelő körültekintő figyelemmel.

A légi jármű, repülésre alkalmas volt, rendelkezett érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal.

A légi jármű terhelése és annak eloszlása a megengedett határok között volt.

A baleset oka a bizonyosság határáig valószínűsíthetően az volt, hogy a repülőgépből a tüzelőanyag repülés közben, közvetlenül a felszállás után kifogyott. Ennek következtében a motor leállt és a pilóta alkalmatlan terepen kényszerleszállást hajtott végre. A repülőgép összetört.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A KSZB a fentiekén kívül nem talált olyan körülményt, amely a baleset bekövetkeztében szerepet játszott volna. Nagyobb körültekintéssel, az előírások betartásával az ilyen és ehhez hasonló esetek elkerülhetők.

PolÉBiSz

2003. október „14.”



.....
Mészáros László
igazgató