

01/2002.számú eseményvizsgálat**CÍM**

Az üzemben tartó neve: AviCraft Kft
Az üzemben tartó címe: 2700. Cegléd, Bercsényi u 45.

A légi jármű:

- Gyártója: IAR.SA Brasov, Románia
- Típusa: IAR-823
- Lajstromjele: HA-JDM

A repülésemény helye: Budaörsi Repülőtér légtere.

A repülésemény időpontja: 2002.07.19-e 19 óra 30 perc.

Áttekintés: A repülésemény bekövetkezéséről PoLéBiSz tájékoztatást kapott telefonon és faxon.

A repülésemény vizsgálatát, a PoLéBiSz a 06-53-322-702 számú Fax megküldésével, az AviCraft Kft hatáskörébe utalta. A kivizsgálást a fenti Fax-ban leírtak értelmében AviCraft Kft Minőségügyi és Repülésbiztonsági Vezetője végezte, és irányította.

A zárójegyzőkönyvett az AviCraft Kft. adja ki, a kiadás időpontja: 2002.09.00.

A zárójegyzőkönyvett a PoLéBiSz-hez Szendrei Gyula AviCraft Kft ügyvezető igazgatója terjeszti fel.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK**1.1. A repülés lefolyása:**

2002. 07. 19-én 19 óra 30 perckor a HA-JDM lajstromjelű IAR-823 típusú repülőgéppel gyakorló repülési feladat végrehajtására indultak. A budaörsi 27-es felszállópályáról való felszállás és emelkedés során a másodpilóta a baloldali kabinajtó rögzítés kilazulását és ezt követően a kabintető plexi anyagának repedését észlelte. A hiba miatt a gyakorló repülés megszakítását határozták el, és egy szűkített iskolakör megtétele után rendben szálltak Budaörsön.

1.2. Személyi sérülések:

Az eseménnyel kapcsolatban személyi sérülés nem történt.

1.3. A légi jármű rongálódása:

Az esemény következtében a légi jármű –a kabintető plexi burkolatának kivételével- nem rongálódott.

01/2002.számú eseményvizsgálat

1.4. Egyéb kár:

Az esemény kapcsán a repülőtér berendezéseiben illetve egyéb tárgyakban kár nem keletkezett.

1.5. A személyzet adatai:

a) A repülőgép parancsnok adatai:

- életkora: 62 év
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2002.12.31
- jogosítások: oktató, műszer ,vontató
- az összes repült ideje: 10.000 óra
- a típuson repült ideje: 8 óra
- az utolsó hét leterheltsége: laza
- egészségügyi jogosítás érvényessége: 2003.02. hó

b) A másodpilóta adatai:

- életkora: 33 év
- szakszolgálati engedély érvényessége: 2002.12.31.
- jogosítások: PPL.
- az összes repült ideje: 140 óra
- az utolsó hét leterheltsége: laza
- egészségügyi jogosítás érvényessége: 2003.02. hó

Az esemény idején a személyzet minden tagja az előírt és érvényes egészségügyi jogosítással rendelkezett. Az esemény lefolyását az érintett személyek egészségi állapota nem befolyásolta.

1.6. A légijármű adatai:

a) A légijármű légialkalmassága és karbantartása:

- lajstromjele: HA-JDM
- típusa: IAR-823
- gyári száma: 42
- gyártási éve: 1978
- összes repült ideje: 1041 óra
- összes leszállás száma: 4495

- Utolsó karbantartás ideje: 2002.05.25.
- Utolsó karbantartás óta eltelt üzemidő: 8 óra
- Légijármű légialkalmasságának érvényességi dátuma: 2003.06.05.
- Utolsó légialkalmassági vizsgálat dátuma: 2002.06.25.

01/2002.számú eseményvizsgálat**b) A teljesítmény rövid értékelése:**

A repülőgép súlyponthelyzete az esemény kialakulását, és kimenetelét nem befolyásolta.

c) A használt tüzelőanyag fajtája:

A típushoz előírt szabványos tüzelőanyag. 100/130 oktánszámú repülőbenzin
AVGAS 100 LL

1.7. Meteorológiai adatok:**a) Az időjárási körülmények:**

- pálya állapota: száraz
- csapadék: nem volt
- szélirány: nem volt
- szélerősség: nem volt
- jegesedés: nem volt

b) A természetes fényviszonyok: nappali megvilágítás

/a repülőesemény bekövetkezésében nem játszott szerepet /

1.8. Navigációs berendezések:

Üzemképesek voltak

1.9. Összeköttetés:

A hajózószemélyzet tájékoztatása során a repülőgép és a légiirányítás közötti távközlés /összeköttetés/ az előírásoknak megfelelően működött.

1.10. Repülőtéri adatok:

Az esemény kialakulását és kimenetelét a repülőtér paraméterei nem befolyásolták.

1.11. Légijármű adatrögzítők:

A légijárműnek a fedélzeti adat és hangrögzítő nem tartozéka, ezért az esemény kivizsgálása során az adatrögzítők kiértékelésére nem kerülhetett sor.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok:

Az esemény során sem a légijármű, és sem a repülőesemény színhelye nem sérült.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai:

Az esemény során személyi sérülés nem történt, ezért az Orvosin, és az Igazságügyi Orvosszakértői Bizottság megalakítására nem volt szükség.

1.14 Tűz:

Az esemény során, illetve azzal összefüggésben tűz nem keletkezett.

01/2002.számú eseményvizsgálat**1.15. A túlélés lehetősége:**

Az esemény során, illetve azzal kapcsolatban sem személyi, sem pedig a kabintető repedésétől eltekintve egyéb műszaki sérülés nem történt.

1.16. Próbák és kísérletek:

Az eseményt okozó műszaki meghibásodás jellege, próbák, és tényfeltárási kísérletek végrehajtását nem indokolta. A SzKB ilyen jellegű vizsgálatot nem végzett.

1.1.7. A légi jármű légi alkalmassága:

A repülőgép érvényes Légi alkalmassági Bizonyítvánnyal rendelkezett. A repülésre alkalmas volt.

II.**ELEMZÉS**

A KSzB a rendelkezésre álló, és beszerzett adatok, információk, dokumentációk alapján az eset bekövetkezését az alábbiak szerint elemzi

1. A repülőgép a Budaórs-i repülőtér 27-es baloldali felszállópályáról szállt fel gyakorló repülési feladat végrehajtására.
2. A felszállás előtt a kabintetőt a gép másodpilótája csukta, és zárta be. A repülőgép parancsnoka a kabintető zárását „vizuálisan” ellenőrizte, de nem győződött meg a zárkilincs biztosító billentyűjének előírásos „biztosított, zárt” helyzetéről. Nem fordított kellő figyelmet a műszerfalán elhelyezett kabintető bezárt helyzetét ellenőrző jelzőlámpára.
3. A repülőgép másodpilótája a kabintető zárása során, a zárt működtető kilincset elfordította, érzése szerint ütközőig, de ez a helyzet - feltehetően az első és hátsó
4. rögzítőcsapok „helyrehúzó” működéséből adódó feszülés miatt - nem a kilincs véghelyzete volt.
5. A kabintető bezárt helyzetét ellenőrző jelzőlámpa burájának két, nappali és éjszakai helyzete van. Éjszakai helyzetében csak egy kis pont világít, amit a nappali világítás mellett nehéz észrevenni.
6. A felszállás után a kabintető deformálódása miatt a plexi burkolat berepedt, melynek észlelésekor az iskolakör befejezése után azonnal, a 27-es leszállópályára rendben leszálltak.
7. A kivizsgálás ideje alatt a jegyzőkönyv zárásáig és a meghibásodást megelőzően, az

01/2002. számú eseményszámvizsgálat

üzemeltetők az üzemeltetés során, a kabintető rögzítésével kapcsolatos észrevételt nem tettek.

III.**KÖVETKEZTETÉSEK****1. A hajózó személyzet alkalmassága és gyakorlottsága:**

A hajózó személyzet a repülésre alkalmas, és jogosult volt. Az eset során és azt követően is megfelelően tevékenykedett. Az esemény okmányolása, és az esemény jelentésének **kisebb kérésétől** (melyet az ügykezelés újszerűsége okozhatott) eltekintve helyes volt, a vonatkozó előírások figyelembevételével történtek.

2. A légi jármű légi alkalmassága:

A repülőgép érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett., a repülésre alkalmas volt.

3. Az eset bekövetkezésének okai:

- 3.1. A kabintetőt lecsukó és lezáró **másodpilóta figyelmetlen zárási tevékenysége**, mivel a zárt működtető kilincset nem fordította el ütközésig –feltehetően az első és hátsó rögzítőcsapok „helyrehúzó” működéséből adódó feszülés miatt;
- 3.2. A kabintetőt lecsukó és lezáró **másodpilóta nem ellenőrizte** a kabintető bezárását követően a zárkilincs bezárt helyzetét rögzítő biztosító billentyű előírásos zárt helyzetét; és a kabintető zárt helyzetét visszajelző lámpa jelzését
- 3.3. A **repülőgép kapitánya nem kellő figyelemmel ellenőrizte** a kabintető előírásos zárását és zárt helyzetének reteszelését. és a kabintető zárt helyzetét visszajelző lámpa jelzését
- 3.4. Mindkét hajózáronak, a repülőgéptípuson „viszonylag” kevés repült ideje.

4. A zárszerkezet, megbízhatósága, konstrukciós kialakítása:

A KSzB a kabintető zárszerkezetének működését, konstrukciós kialakítását, és bezárt helyzetű reteszelését megfelelőnek ítéli. Az eseményt jelen esetben is kezelési rendellenesség okozta, és nem konstrukciós hiba.

IV.**BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK**

A KSzB a szakmai vizsgálat alapján az esemény a repülésre gyakorolt veszélyessége miatt, megelőző intézkedések megtételére az alábbiakat javasolja:


1. A repülőgép parancsnokának, és másodpilótájának **okmányolt elméleti és gyakorlati típusképzésen** történő részvételének előírását, különös tekintettel a **szereleányilások, kabintető, tetők, és burkolatok** előírásos zárásának végrehajtására.

01/2002. számú eseményszűzsgálat

2. A felszállás előtti „felolvasó jegyzék” kiegészítését, a a kabintető zárt helyzetét visszajelző lámpa búrájának „nappali” helyzetbe állításával.
3. A repülőesetek, események előírások, és időben történő jelentése érdekében, a KSzB javasolja az alábbiak megfontolását és bevezetését, hogy a repülőesetek, események jelentésére kidolgozott *AviCraft Kft Formanyomtatvány* értelem szerinti alkalmazásának köztelmével az AviCraft Kft és repülőgép üzemeltetők közötti szerződések utólagosan egészítsék ki.;
4. Egyéb megelőző intézkedést a KSzB nem javasol, mivel a hasonló esetek a körütekintő, gondos munkavégzéssel megelőzhetőek.

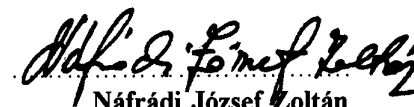
A szakmai vizsgálatot az AviCraft Kft KSzB a jelentés aláírásával lezártnak tekinti.

Budapest, 2002. szeptember 14.


Nyúzó József
AviCraft Kft főmérnök
AVICRAFT
Légszolgálató és Ker. KFT.
2700 Cegléd, Bercsényi u. 45.
Adószám: 11932336-2-13

2.

V.


Náfrádi József Zoltán
AviCraft Kft repülésbiztonsági
vezető

FÜGGELÉK**Csatolt mellékletek:**

1. számú melléklet Esemény Bejelentő Lap
2. számú melléklet a repülőgép parancsnokának jelentése
3. számú melléklet a repülőgép másodpilótájának jelentése
4. számú melléklet fényképfelvételek a sérült plexi borításról, zárszerkezetről.