

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

123/2002

Légiközlekedési baleset

Siófok-Kiliti repülőtér, 2002. augusztus 10.

Cessna 206

HA-SKC

A szakmai vizsgálat célja 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.

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budapest – Ferihegy,

1675 Pf.: 62

2003. augusztus

ZÁRÓJELENTÉS

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET MEGVIZSGÁLÁSÁRÓL

ny.szám: **123/2002**

Üzembentartó: **Aero-Média Kft.**

Tulajdonos: **Aero-Média Kft.**

Gyártó: **CESSNA AIRCRAFT COMPANY
WICHITA, KANSAS, USA**

Típus: **Cessna 206**

Lajstromjele: **HA-SKC**

Eset helye: **Siófok-Kiliti repülőtér**

Eset ideje: **2002. augusztus 10. 10 óra 00 perc (helyi idő szerint)**

Eset kategóriája: **Légiközlekedési-baleset**

Összefoglaló áttekintés

A légiközlekedési balesetet a pilóta jelentette a PoLéBiSz ügyeletére. A PoLéBiSz igazgatója kijelölte a kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB), amely haladéktalanul a helyszínre indult és a helyszíni szemlét lefolytatta. (tagjai: Mészáros László, Kovács András)

A légijárművel a pilóta és egy utas (aki szintén pilótajogosítású személy) felszállt a Papkuta ideiglenes fel-leszálló helyről budapesti rendeltetéssel. Felszállás után a légijármű-vezetője megpróbálta felvenni a kapcsolatot az illetékes szolgálattal, ám ekkor a műszerfal mögött füst keletkezett és az elektromos tűz jellegzetes hangja hallatszott. A légijármű-vezető ekkor haladéktalanul megszakította a feladatot és kényszerleszállást hajtott végre a legközelebbi repülőtéren, a Siófok-Kiliti repülőtér 15-ös pályájára.

A földetérés után lendületből legurult a pályáról, majd megállt a gurulóúton.

A repülőesemény szakmai vizsgálatát a PoLéBiSz végezte.

A szakmai kivizsgálás az eset vonatkozásában az alábbi ok-okozati összefüggéseket tárta fel:

A repülésemény bekövetkezésének megállapított oka az volt, hogy repülés közben, a légi jármű fedélzetén elektromos zárlat következtében tűz keletkezett.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása

A kijelölt személyzet repülési tervet adott le a Budapest FIC szolgálathoz telefonon, a Papkuta-Budapest-Papkuta feladatra 09 óra 45 perces (LT) indulási idővel. A feladat végrehajtására 09 óra 58 perc-kor (LT) szálltak fel a papkutai ideiglenes fel-leszállóhelyről.

Emelkedés közben a személyzet megpróbált rádió kapcsolatba lépni a FIC-cel, de amikor a rádió adógombját megnyomta a pilóta, a műszerfal mögött füst keletkezett és az elektromos tűz jellegzetes sercegő hangja hallatszott, illetve szikrázás és láng tűnt elő. A rádió azonban nem működött.

A feladatot azonnal megszakították és jobb süllyedő fordulóval a Siófok-Kiliti repülőtér felé fordultak, és a leszállást végrehajtották sérülésmentesen.

Mivel a légi jármű műszerfala éppen akkor gyulladt ki, amikor rádiózni akart a személyzet, ezért nem tudtak kapcsolatba lépni a repülőtér AFIS szolgálatával és az egyébként használatos pályával szemben szálltak le.

A leszállást a légi jármű 10 óra 00 perckor hajtotta végre.

1.2 Személyek sérülése

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

1.3. Légi jármű rongálódása

A repülőgép jelentős mértékben megrongálódott.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárról a KSzB-t nem tájékoztatták.

1.5. Személyzet adatai

1.5.1. Parancsnok adatai:	magyar állampolgárságú nő
Szakszolgálati engedélye:	a Magyar Légügyi Hatóság adta ki.
Kora:	35 éves
Képesítése:	Motoros „A”; „C” kat.
Jogosítása:	oktató, vontató, műszerrepülő

Szakmai érvényessége:	2002. december 31.
Orvosi érvényessége:	2002. december 31.

1.6. Légitársasági adatai

Lajstromjele:	HA-SKC
Gyártó:	Cessna Aircraft Company USA
Típus:	Model 206
Hajtómű típusa:	Continental IO-520A
Gyáriszám:	P206-00618
Gyártási év:	1971
Üzemeltető:	Aero-Média Kft.
Légialkalmassági érvényessége:	2003. április 26.

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

1.7. Meteorológiai adatok

Az eset nappal, repülésre alkalmas látási viszonyok között történt

1.8. Navigációs berendezések

A légitársasági műszerezettség ezt a repülést lehetővé tette, és a fedélzeten lévő műszerek a meghibásodásig megfelelően működtek.

1.9. Összeköttetés

A légitársasági és a repülőtéri tájékoztató szolgálat között megfelelő rádió összeköttetés nem volt, mert amikor a személyzet megpróbálta felvenni a kapcsolatot a szolgálattal, az adógomb lenyomásának pillanatában keletkezett a tűz a műszerfal mögött és a hírközlő eszközök is azonnal meghibásodtak.

1.10. Repülőtéri adatok

A felszállás a Papkuta ideiglenes le-felszálló helyről történt, melynek állapota megfelelő volt. A kényszerleszállást a Siófok-Kiliti repülőtérré hajtották végre, mely arra alkalmas volt.

1.11. Légitársasági adatrögzítők

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

1.12. Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Nem volt.

1.13. Orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légijármű-vezető alkoholszondás vizsgálata negatív volt. Más ilyen vizsgálat, nem volt, mert nem vált szükségessé.

1.14. Tűz

A fedélzeten keletkezett elektromos tűz miatt hajtott végre kényszerleszállást a személyzet. A tűz következtében a személyzetnek használni kellett a fedélzeti tűzoltó palackot. A fedélzeti főkapcsoló és a tűzoltó készülék együttes használatával sikerült a tüzet lokalizálni. Itt is megjegyezzük, hogy a személyzettől a Siófok-Kiliti repülőtéren megtagadták a segítséget, amikor egy tűzoltópalackot kértek a tűz oltásához.

1.15. Túlélés lehetősége

A fentiek miatt nem alakult ki életveszélyes helyzet.

1.16. Próbák és kísérletek

Nem volt szükséges.

1.17. Szervek jellemzése

A légijármű 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

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

2. ELEMZÉS

A KSzB a vizsgálat során elemezte a légijármű-vezető tevékenységét, illetve a baleset körülményeit.

A légijármű-vezetője elmondta, hogy a feladatra való felkészülés után repülési tervet nyújtott be telefonon a Budapest FIC szolgálathoz. A repülési terv alapján a feladat „égre rajzolás” lett volna Budapest felett 3770 méter magasságban. A felszállást Papkuta ideiglenes le-felszállóhelyről hajtották végre. Emelkedés közben kb. 100-150 méter magasságban a légijármű-vezető megpróbálta felvenni a kapcsolatot a Siófok-Kiliti repülőtér AFIS szolgálatával. Ennek érdekében megnyomta a rádió berendezés adógombját és abban a pillanatban füstölni kezdett a műszerfal mögött és láng vágott ki mögüle. A rádió berendezések és a navigációs készülékek azonnal meghibásodtak. Ezzel egyidejűleg, a légijármű-vezetője a feladat megszakítása mellett döntött és jobb fordulóval a Siófok-Kiliti repülőtérre helyezkedtek be leszállni. Mivel a motor normálisan járt, működő hajtóművel, de a használatos pályával szemben szálltak le. Kigurulás után jobbra kifordultak és a gurulóútra érve a légijárművet megállították. A motort a benzincsap elzárásával leállították, a fedélzeti tűzoltó készülékkel megkezdte a pilóta a tűz oltását. Annak ellenére, hogy a repülőtér nyitva volt és az AFIS szolgálat a toronyban tartózkodott, a légijárművet (saját elmondásuk szerint) csak akkor vették észre, mikor már a guruló úton állt. A személyzet másik tagját – aki segítséget (tűzoltó palackot) akart kérni, korábbi nézeteltérésre hivatkozva nem engedték be a repülőtér épületébe és segítség kérését, meg sem hallgatták.

A közelgő zivatarra való tekintettel a KSzB kérte, hogy a repülőtér személyzete adjon segítséget a légijármű nyugtózásához, ezt azonban az illetékesek megtagadták. Ekkor a Polgári Légügyi Hatósággal egyeztetve, a légijármű sérüléseit elemezve, a légijárművel - oktató, berepülő jogosítású pilóta - a rádió és a rádió navigációs berendezések működtetése nélkül átrepült a Papkuta ideiglenes fel-leszálló helyre.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A repülő esemény bekövetkezésének oka az volt, hogy a feszültségszabályzó beragadt - leégett ennek következtében a hálózatra túlfeszültség jutott. A berendezések emiatt meghibásodtak, a zárlat következtében a légijármű fedélzetén tűz keletkezett, ami a generátor leégésekor szűnt meg. A személyzet a feladatot előírás szerint megszakította és a legalkalmasabb – és legközelebbi - alkalmas helyre végrehajtották a kényszerleszállást.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet nem javasolja biztonsági intézkedés kiadását az eset kapcsán.

Mészáros László
igazgató

2003. augusztus