

ÜZEMELTETŐI REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

Készült: Fertőszentmiklós 2003-07-20 20.00-kor bekövetkezett sárkány repülőesemény tárgyában

Iktatószám: 1697/2003

Gyűjtőívszám: 2003/4/166

ÜZEMELTETŐI REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

A REPÜLŐESEMÉNY ÜZEMELTETŐI HATÁSKÖRI VIZSGÁLATA A POLÉBISZ FELHATALMAZÁSA ALAPJÁN TÖRTÉNT (7.számú melléklet)

Az üzemeltető neve: Radics Attila

Légijármű gyártója: HALLEY Kft.

Légijármű típusa: APOLLÓ CXMD REACER GT

Nemzetisége: magyar

Lajstromjele: 5708

Repülőesemény helye: Fertőszentmiklós repülőtér ÉNY 315 fok 700m.

Repülőesemény időpontja: 2003. 07. 20. 20 óra 00 perc.

ÁTTEKINTÉS

A PILOT 2002 Bt. ügyeleti szolgálata értesítve: 2003. 07. 20. 20 óra 45 perc.

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet értesítési ideje: 2003. 07. 20. 21.30. a PILOT 2002 Bt által, az adatok levétele után és a helyszín biztosítását követően.

PILOT 2002 Bt által tett intézkedések sorrendben:

- a helyszín biztosítása az illetékes (fertői) rendőrhatalósággal a Fertőszentmiklós repülőtér ügyeletese (Lengyel Tamás) útján,
- az esemény naplózása (információk beszerzése),
- az előzetes információk továbbítása a PoLéBiSz ügyeletre vette: Kovács András.

További intézkedések:

Egyeztetve a PoLéBiSz ügyeleteseivel az esemény ismeretében kielégítőnek találta a tett intézkedést és elrendelte a helyszíni szemle végrehajtását a rendőrség jelenlévő képviselői által.

A helyszíni szemle *KITAKARVA* rendőr törzsszázados vezetésével folyt le. A helyszíni szemle végrehajtása után a PoLéBiSz ügyeletese engedélyezte a sérült légijármű elszállítását zárt helyre, amely meg is történt. Tárolási hely Fertőszentmiklós repülőtér hangár.

További intézkedés 2003. 07. 21-én történt szóban, a PoLéBiSz hétfői ügyeletese részéről, mely szerint az esemény vizsgálata üzemeltető hatáskörbe utalt.

Erről az értesítés 2003. 07. 21-én írásban is megérkezett az alábbi azonosító számokkal:

Bejelentés nyilvántartási száma: 2003-148

Gyűjtőív szám: 2003/4/166

Iktatószám: 1697/2003

A PILOT 2002 Bt 2003.07.21-én a PoLéBiSz felhatalmazása alapján megkezdte a kivizsgálást az eseményt követő héten.

Rövid összefoglaló:

A repülőeseményhez vezető okokat, a kivizsgálás alapjául szolgáló üzemeltetői balesetjelentés alapján kezdte meg a PILOT 2002 Bt, elsősorban hagyatkozva az előzetes jelentésre.

A vizsgált esemény kényszerleszállás, amelyet az üzemanyag ellátási elégtelenség okozott, valamint a sárkányrepülésre nem használatos japán gyártmányú gyertya használata, akár együttesen, akár külön-külön is közrejátszhattak a kényszerleszállás bekövetkeztében.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A légi jármű motorja Fertőszentmiklós repülőtéren kívül, útvonalról visszatérve, mintegy 200-250 méter magasságban leállt, a pilóta kényszerleszállást hajtott végre az előtte lévő egyetlen lehetséges, levegőből biztonságosnak ítélt búzatarlóra, ahol az aratás utáni bálák még nem lettek elszállítva. A leszállófelületet kukorica, napraforgó táblák, valamint a leszállási irányból erdősáv szegélyezte (Lásd: 1. 2. Számú mellékletek).

A légi járművezető jól alakította ki döntését a kényszerleszálló helyre vonatkozóan. A megközelítés irányából nézve (3. Számú melléklet) kettő darab hengeresre összeszedett bála a repülési pályát keresztezte és ennek eredménye képpen a légi járművezető kénytelen volt a sebességet tovább csökkenteni, hogy átemelkedjen azokon, melynek következménye lett a kis magasságon történő átesés. A légi jármű elvesztette sebességét, átesett, a trájk orr része a meredeken földet ért (4. Számú melléklet), a légi jármű átfordult (5. Számú melléklet).

A pilóta a kényszerleszállást személyi sérülés nélkül hajtotta végre.

1.2 Személyek sérülése

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb	Összesen
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	-	-	-	-
Nem sérült	1	-	-	1

1.3 A légi jármű rongálódása

A légi jármű rongálódott, a sérüléseket az elmzés fejezet tartalmazza.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kár nem történt, a terület tulajdonosa szóbeli nyilatkozata alapján.

1.5 A személyzet adatai

A parancsnok adatai: magyar állampolgárságú férfi
Szakszolgálati engedély érvényessége: 2004. 03. 31.
Kora: 30 év.
Jogosítása: UL A1 SES
Repülési tapasztalata: 80 óra
Legutóbbi ellenőrzés ideje: 2003. 03-hó.

1.6 A légi jármű adatai

Lajstromjele: ULBSZ 11-5703
Gyártó: HALLEY Kft.
Típus: APOLLÓ CXMD; APOLLÓ Racer GT.
Hajtómű típusa: ROTAX 503
Üzemben tartó és karbantartó: egyéni.
Légi jármű légi alkalmassága: 2004. 01.
Felszálló tömege az esemény előtt: 350kg.
Tüzelőanyag fajtája: 1/50 95-ös keverék, fél szintetikus TEXACO olajadalék.

A légi jármű terhelése a megengedett volt, így következtethető, hogy az esemény idején a terhelés eloszlása a megengedett határokon belül mozgott.

1.7 Meteorológiai adatok

Látás: 10 km fölött
Felhőzet: SKC
Szél: szélcsend.
Hőmérséklet: 28 fok.

1.8 Navigációs berendezések

A beépített iránytű megfelelően működött.

1.9 Összeköttetés

Rádió nélkül üzemelt.

1.10 Repülőtéri adatok

A felszállás LHFMM -ből történt, melynek állapota a kiépítettségének megfelelő volt.

1.11 Légi jármű adatrögzítő

Nincs előírva.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légi jármű hangárba lett szállítva, ahol a kivizsgálás megkezdődött a repülőtér vezető jelenlétében.

1.13 Orvosi és igazságügyi szakértő adatai

Az esemény nem tette szükségessé.

1.14 Tűz

Tűz nem keletkezett.

1.15 Túlélés lehetősége

Az esemény során nem alakult ki életveszélyes helyzet.

1.16 Próbák és kísérletek

Nem voltak szükségesek.

1.17 A szervezet jellemzése

Az üzemeltető, mint természetes személy saját üzemeltető, sport célból tartja üzemben légitársaságát.

A légitársaságon történt műszaki beavatkozásra dokumentációt nem találtunk.

1.18 Kiegészítő adatok

A vizsgált részegységeken túl nem merült fel egyéb információ.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során elegendő volt a ténybeli információkon alapuló célirányos vizsgálat. A vizsgálat során sem merültek fel olyan körülmények, amelyek más vizsgálati módszer alkalmazását tették volna szükségessé.

2. ELEMZÉS

A PILOT 2002 Bt. az eseményt követő héten a fertőszentmiklósi hangárba megszemlélte a sárkányszerkezetet és megkezdte a kivizsgálást.

A légcsavar átfordítható, motor nem sérült. A kényszerleszállás a motorleállítás következménye. A kényszerleszállás során a motor állt, földetéréskor sérült a trájk és az átfordulás következtében sérült egy légcsavartoll (6 számú melléklet).

A további vizsgálat során megállapítást nyert, hogy az üzemanyag tankból az ellátó csővezeték az "U" alakú tartály, a trájk és a deltaszárnyat tartó csővázra van szerelve az üzemanyag ellátó cső szintén ehhez van rögzítve, úgy hogy annak az állapota csak a tartály leszerelése után ellenőrizhető teljes mértékben. Gyakorlatilag az üzemanyag ellátó vezeték állapota nem ellenőrizhető ezen a szakaszon, hiszen nem látható.

Megbontás után megállapítást nyert az üzemanyagellátó cső kidörzsölődése, ahonnan a szivattyú levegőt szívott, melynek következtében az 1:16 üzemanyag - levegő keverék arányban oly mértékű változás állt be, hogy ez a motor leállításához vezetett.

A vizsgálat kiterjedt a motor gyújtásrendszerére is. A gyújtógyertya vizsgálatakor megállapítást nyert, hogy a japánok által gyártott gyújtógyertyát, maga a gyártómű tiltja ilyen használatra és ezt piktogrammal jelzi is a gyújtógyertya dobozán. Ennek ellenére ez a gyertya került beépítésre.

A fent említett okok egyenként vagy akár együttesen is közrejátszhattak a motor leállításban.

A motorleállítás után a pilóta tarlóra hajtotta végre a kényszerleszállást - kiválasztva a lehetséges legjobb leszállóhelyet, hiszen ennek környezetében magas növényzettel bíró mezőgazdasági művelésű kukorica és napraforgó táblák voltak (lásd a mellékleteket).

Balszerencsésnek mondható, hogy a repülési magasság és a földet érési pont adta siklópálya pontosan kettő darab hengeresre tekert bálánál végződött. A légi jármű vezetője ezeken próbált áttemelkedni, de a sebesség ehhez nem volt elégséges, így szándékolatlan, nem kidolgozott földet érés következett be, melynek következménye a légi jármű átvágódása, trájk törése és a légcsavar sérülése.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A motorleállást az üzemanyag ellátási elégtelenség okozta, valamint a sárkányrepülésre nem használatos japán gyártmányú gyertya használata.

Ezen két tény közül bármelyik külön- külön is közrejátszhatott a motorleállítás bekövetkeztében vagy akár mindkettő együttes megléte okozhatta.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

1. Az üzemanyag vezetékét jól látható, vizuálisan ellenőrizhető helyre kell elhelyezni és ott bilincsekkel megfogatni.
2. A motor gyártója által használatos gyújtógyertyát kell használni.

Megjegyzés: Az újraépítés során ezen ajánlásokat alkalmazzák. Erről a PILOT 2002 Bt képviselője (Pusztai László), a kivizsgálás során szükséges részletek egyeztetése végett Fertőszentmiklós repülőtéren többször megjelent és a helyszínen meggyőződött.

5. FÜGGELÉKEK

A kivizsgáló szervezet jelen dokumentumban mindent leírt, ami a jelentés megértését szolgálja, további részleteket nem merültek fel.

Vecsés 2003-11-09.


Pusztai László
Üzletvezető

PILOT 2002 Bt.
2220 Vecsés, Küküllői u. 85.
Adószám: 21376139-2-13

PoLéBiSz által jóváhagyott
baleset kivizsgáló szervezet vezetője

Mellékletek:

1. számú melléklet

Helyszínrajz a repülőtérhez viszonyítva

2. számú melléklet

Helyszínrajz

3. számú melléklet

Akadályok a leszálló irányból nézve

4. számú melléklet

Az orrkerék és a trájk földetérési nyoma

5. számú melléklet

Az akadályt jelentő bálák

6. számú melléklet

A trájk sérülése és a légcsavartoll sérülése

7. számú melléklet

PoLéBiSz felhatalmazása a repülőesemény szakmai vizsgálatára