



Zárójelentés

2004/138.

(ACE 2/2004)

Az esemény kategóriája: Repülőesemény

Helyszíne: LHEM Esztergom repülőtér

Időpontja: 2004. június 13.

Légi jármű típusa, lajstromjele: R 26 SU Góbé, HA-5501

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.

Az esemény összefoglalása:

Az esemény kategóriája: INCID

A légi jármű gyártója: XII. számú Autójavító Vállalat „R” üzem
típusa: R 26 SU Góbé
felség és lajstromjele: HA-5501
gyári száma: A-A 80002

A légi jármű tulajdonosa: Aeroclub Esztergom
üzemeltetője: Aeroclub Esztergom

A baleset napja és időpontja: 2004. június 13.
helyszíne: LHEM Esztergom repülőtér

Az esemény kapcsán személyi sérülés nem történt.

A légi jármű javíthatóan sérült.

Lajstromozó állam: Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság: Polgári Légiközlekedési Hatóság
A gyártást felügyelő hatóság:

A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:
Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Az eset összefoglaló áttekintése

A pilóta az eseményhez vezető felszállást 2004. június 13.-án 13 óra 44 perckor hajtotta végre az esztergomi repülőtéren csörléses indításból. Rajta kívül egy növendék tartózkodott a repülőgépen. A feladat I/10 gyakorló iskolakör repülése volt. A felszállás előtt a repülés előtti ellenőrzést a növendék rendben végrehajtotta, amit az oktató ellenőrzött. A felszállást a „02” futópálya szerinti irányon hajtotta végre. Elmondása szerint az iskolakör esemény nélkül zajlott le egészen a 4. forduló befejezéséig. A forduló befejezése után a növendék kibiztosította a féklapot. Ekkor a besiklási sebesség ~80 km/ó volt. A besiklást bal oldal-szembeszélben, a szélre „lógatva”, közösen hajtották végre. Besiklás közben közepes turbulenciát éreztek, ekkor a sebességet ~90-100 km/ó-ra növelték. Ekkor 100-150 m-es magasságon erős oldalirányú széllökést éreztek, amitől „a plexi jobb oldala látványosan torzult”. Ezt követően a kabintető nagy zaj kíséretében jobb oldalra kinyílt. A kabintető nyitott állapotban a gépen maradt. Ekkor visszacsukták a féklapot és a leszállást a jel mellé további nehézségek nélkül végrehajtották.

- a pilóta a repülési feladatra megfelelő képesítéssel és jogosítással rendelkezett, szakszolgálati engedélye érvényes volt.
- a légi jármű korlátozás nélküli érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.
- a vonatkozó repülési szabályok pontatlansága esetleges hiányossága nem merült fel a repülőesemény bekövetkezésével kapcsolatban.
- egyéb szervek vagy szervezetek tevékenysége nem hozható összefüggésbe a bekövetkezett eseménnyel.
- az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.
- a repülőesemény alacsony magasságon a leszálláshoz való besiklás közben, a rendelkezésre álló adatokból nem megállapítható okból következett be.

A vizsgálat adatai

Az Aeroclub Esztergom Repülésbiztonsági Szolgálat Baleseti Ügyeletesének az eseményt 2004. június 13.-án 13 óra 55 perckor jelentették. A Baleseti Ügyeletet ellátó személy az eseményt a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére 2004. június 13.-án 14 óra 15 perckor jelentette. A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet az esemény kivizsgálásával az Aeroclub Esztergom Repülésbiztonsági Szervezetét bízta meg 2004. június 1.-én 14 óra 18 perckor. Az esemény kivizsgálását az Aeroclub Esztergom Repülésbiztonsági Szolgálat Vezetője aznap a helyszínen megkezdte. A helyszíni szemle alkalmával meghallgatták az érintett személyeket, köztük a repülőgép parancsnokát, a növendéket, valamint a repülésvezetőt. A helyszíni szemle során megtekintettük a repülőgépen keletkezett sérüléseket és fényképfelvételeket készítettünk.

1. Ténybeli információk

1.1 A repülés lefolyása

A pilóta az eseményhez vezető felszállást 2004. június 13.-án 13 óra 44 perckor hajtotta végre az esztergomi repülőtéren csörléses indításból. Rajta kívül egy növendék tartózkodott a repülőgépen. A feladat I/10 gyakorló iskolakör repülése volt. A felszállás előtt a repülés előtti ellenőrzést a növendék rendben végrehajtotta, amit az oktató ellenőrzött. A felszállást a „02” futópálya szerinti irányon hajtotta végre. Elmondása szerint az iskolakör esemény nélkül zajlott le egészen a 4. forduló befejezéséig. A forduló befejezése után a növendék kibiztosította a féklapot. Ekkor a besiklási sebesség ~80 km/ó volt. A besiklást bal oldal-szembeszélben, a szélre „lógatva”, közösen hajtották végre. Besiklás közben közepes turbulenciát észleltek, ekkor a sebességet ~90-100 km/o-ra növelték. Ekkor 100-150 m-es magasságon erős oldalirányú széllekedést észleltek, amitől „a plexi jobb oldala látványosan torzult”. Ezt követően a kabintető nagy zaj kíséretében jobb oldalra kinyílt. A kabintető nyitott állapotban a gépen maradt. Ekkor visszacsukták a féklapot és a leszállást a jel mellé további nehézségek nélkül végrehajtották.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb/semmilyen	0	0	0

1.3 A légi jármű rongálódása

A repülőgép a repülőesemény következtében könnyebben megrongálódott. A kabintető-keret deformálódott, a kabinmervítő rúd és a nyílást határoló sín és csap sérült. A kabintető plexi része sérült. A kabintető hátranyíló része sérült. A törzs felső része a kabintető mögött enyhén behorpadt. A sérülések javíthatóak.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kár az eset kapcsán nem keletkezett.

1.5 A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka
Kora, neme : 31 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége
Szakmai : 08-5425, 2004. december 31.
Egészségügyi : 2006. május 24. Korlátozás: Szemüveg/kontaktlencse viselése kötelező.
Képesítései : vitorlázó pilóta
Jogosításai : oktató

Repült ideje/felszállások száma
Összesen : 545 óra 31 perc, 2846 felszállás
Az érintett típuson : 240 óra 32 perc, 2601 felszállás

1.6 A légi jármű adatai

	Repült idő	Leszállások száma
Gyártás óta	1431 óra 44 perc	11788
Utolsó nagyjavítás óta	414 óra 33 perc	3535
Utolsó karbantartás óta	4 óra 38 perc	22

1.7 Meteorológiai adatok

A pilóta részére a meteorológiai adatok rendelkezésre álltak.
Az esemény nappal, jó időjárási körülmények között következett be.
Hőmérséklet : 22 C°
Szél : 350° 3-4 m/s
Felhőzet : 8/8 felhőalap 1500m
Látástávolság : több mint 10 km

1.8 Navigációs berendezések

Navigációs berendezések az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért vizsgálatuk nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A repülőgépen nem volt rádióösszeköttetést biztosító berendezés, azt sem a légi alkalmassági bizonyítvány, sem a feladat nem követelte meg.

1.10 Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtérnek érvényes működési engedélye volt.
Futópálya felülete: ösgyep
Futópálya állapota: tiszta, száraz, kemény
Szélirányjelző: megfelelő
Szélzsák: megfelelő
A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért további vizsgálatuk nem szükséges.

1.11 Légijármű adatrögzítők

A légijárművön adatrögzítő nem volt. A típushoz és a feladathoz nincs előírva.

1.12 A roncsra és becsapódásra vonatkozó adatok

Az eset kapcsán becsapódás nem történt, roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A pilóta a feladat megkezdésekor érvényes „2” osztályú repülőorvosi minősítéssel rendelkezett. A pilóta a repülés előtt és közben cselekvőképes, kifogástalan pszichofizikai állapotban volt.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.

1.16 Próbák és kísérletek

Az eset kapcsán próbákat illetve kísérleteket nem folytattunk.

1.17 A szervek és a vizsgálat lefolytatásának jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok vizsgálata nem történt meg.

1.18 Kiegészítő adatok

A szakmai bizottság tudomására semmilyen egyéb adat vagy körülmény nem jutott.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás alkalmával új vizsgálati módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. Elemzés

A repülés egészen a besiklás megkezdéséig rendben folyt le. Ez után valamilyen külső, vagy belső hatásra a kabintető kinyílt. A légi jármű személyzete által elmondott külső meteorológiai behatás következtében az előírásoknak megfelelően rögzített kabintető kinyílásának a lehetősége elhanyagolhatóan csekély, bár az érintett leszállópálya előtti besiklási szakaszban, az adott meteorológiai körülmények mellett rendszeresen tapasztalható erős turbulencia. Mivel azonban ilyen eset még nem fordult elő a típus üzemeltetése során, ezért feltételeznünk kell, hogy a külső behatás nem oka, hanem csak elősegítője volt az esemény bekövetkezésének. A vizsgálat során nem merült fel olyan körülmény, amely a kabin zárszerkezetének bármilyen meghibásodására utalt volna. Tehát megállapíthatjuk, hogy az esemény bekövetkezéséhez hozzájárulhatott a személyzet valamilyen szintű helytelen cselekvése is. Ez lehetett a kabintető nem megfelelő bezárása, vagy a besiklás során nem megfelelő tevékenység. Mivel azonban csak a személyzet elmondására alapozva-ami egybevágó volt-vizsgálható az esemény, ezért teljes bizonyossággal nem állapítható meg az esemény bekövetkezésének pontos oka.

3. Következtetések

- a pilóta a repülési feladatra megfelelő képesítéssel és jogosítással rendelkezett, szakszolgálati engedélye érvényes volt.
- a légi jármű korlátozás nélküli érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.
- a vonatkozó repülési szabályok pontatlansága esetleges hiányossága nem merült fel a repülőesemény bekövetkezésével kapcsolatban.
- egyéb szervek vagy szervezetek tevékenysége nem hozható összefüggésbe a bekövetkezett eseménnyel.
- az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.
- a repülőesemény alacsony magasságon a leszálláshoz való besiklás közben, a rendelkezésre álló adatokból nem megállapítható okból következett be.

4. Biztonsági ajánlások

Az esettel kapcsolatban csak a kiadott eljárások pontos betartására van szükség, egyéb biztonsági ajánlás kiadása nem indokolt.

5. Függelék

Fényképek

A szakmai bizottság az esetre vonatkozó egyéb információt jelen zárójelentés keretében nem kíván közölni.

Esztergom, 2005. február 17.

Mészáros Zoltán
Aeroclub Esztergom Repülésbiztonsági Szolgálat
Vezető