



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

220/2004 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Balatonkeresztúr-Ballószög

2004.08.15.

3502: azonosító jelű

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megítélése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítás.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	220/2004
MRSZ-BISZ eseményszám:	45/2004
Üzembentartó:	alanyi jogon a tulajdonos
Tulajdonos:	magánszemély
Gyártó:	Microlight Kft.
Típus:	V-09 „Vércse”
Azonosító jele:	3502
Az eset helye:	Balatonkeresztúr-Ballószög
Eset ideje:	2004.08.15. 13 ó 30 p és 15 ó 17 p között
Eset kategóriája:	repülőesemény –INCIDENT–

ÁTTEKINTÉS

A repülőgép felszállása, illetve a főfutó leszakadása, majd a repülőgép vezetővel történő kapcsolatfelvétel után, 14 órakor a balatonkeresztúri repülőtéren lévő ügyeletes jelentette az eseményt a PoLéBiSz ügyeletesének. A PoLéBiSz igazgatója az esemény szakmai kivizsgálásával a MRSZ-BISZ-t bízta meg.

A MRSZ-BISZ vezetője, egyszemélyes kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Oross János eseményvizsgálat

A KSzB tagja: Kovács József UL szakágvezető

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2004. december 01.
A futómű kialakításánál konstrukciós hiba miatt, engedett el a futómű tengely.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A balatonkeresztúri repülőtérrel a felszállás közben leszakadt a repülőgép baloldali főfutójának kereke. A nekifutás végső szakaszában történt a sérülés, ezért a pilóta nem érzékelt rendellenességet. Harminc perc repülés után rádiótelefonon tudta értesíteni a balatonkeresztúri repülőtér ügyeletesét a kialakult helyzetről. A pilóta úgy döntött, hogy folytatja az útját az eredeti célrepülőtérre, amely a repülőgép bázis állomása. A ballószögi repülőtéren elzárt üzemanyagcsappal és áramtalanított rendszerrel, szabályos kényszerleszállást hajtott végre. A kigurulás közben a gép rádlizott, és a farokrész sérült.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A bal főfutó tengely eltörött, a farokfutó kitörött és a farok rész rácsszerkezet deformálódott.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	Ø
Kora, neme:	59 éves, férfi
Képesítése:	pilóta
Jogosítása:	oktató, berepülő pilóta
Szakmai érvényessége:	Ø
Eü. érvényessége:	Ø
Összes repült ideje:	8775 óra
Összes felszállása:	17181
Típuson repült ideje:	380 óra
Típuson felszállása:	190
Utolsó hónapban felszállása:	52
Utolsó napon felszállása:	1

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	V-09 „Vércse”
Azonosító jele:	3502
Gyári száma:	02
Gyártó ország:	Magyarország
Gyártó vállalat:	Microlight Kft.
Gyártási év:	2004

Alkalmassági biz. száma:	2004.104
Érvényessége:	2004.12.31.
Sárgánykönyv száma:	3502/2

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	382	171 óra 20 perc
-karbantartás óta:	51	26 óra 10 perc

Üres tömege: 240 kg max.felszálló tömege: 450 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 65 kg max: 180 kg tényleges:80 kg
 Súlyponthelyzet: megengedett min: 28% max: 48% tényleges:36%
 Üzemanyag:80 liter

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	Rotax
Gyártási száma:	44003975
Gyártási ideje:	2000
Motorkönyv száma:	3502/2

Üzemideje összesen

- gyártás óta:	171 óra 20 perc
- utolsó karbantartás óta:	26 óra 10 perc

1.6.3. A légcsvár adatai:

Típusa:	E 912
Gyári száma:	07
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	140 óra

1.7.Meteorológiai adatok: hőmérséklet 26°C, szélirány 310°, szélesség 2-3 m/s, felhőzet 3 okta, h 2000 m, látás 30 km

1.8. Navigációs berendezések: Az eseménnyel nincs összefüggésben.

1.9. Összeköttetés: UHF rádió volt a repülőgép fedélzetén, de a felszállásnál nem volt bekapcsolva.

1.10. Repülőtéri adatok: Mindkét repülőtér érvényes engedéllyel rendelkezik.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A földetérés a bal főfutó nélkül történt, a kigurulás közben a gép rádlizott, roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség igazságügyi orvosszakértői vizsgálatra.

1.14. Tűz: Nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége: Életre veszélyes helyzet nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek: Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: A repülés az MRSz UL szakág felügyelete alá tartozó, Kiskun Repülő Egyesület keretében történt.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

A repülőgép futó kerekének rögzítése, zsugorkötéssel, és a palást felületen hegesztéses biztosítással volt megoldva. Ez a hazánkra jellemző füves repülőtereken nem bizonyult elég szilárdnak, magában hordozta a fáradásos törés lehetőségét. A futómű technológiai kialakítása miatt, a kerékrögzítésen bekövetkezett hajszalrepedéseket a repülés előtti szemrevételezéssel történő ellenőrzéssel nem lehet észre venni. Miután a pilóta értesült, majd meggyőződött a kerék elvesztéséről, döntött úgy, a kivizsgáló szakbizottság szerint helyesen, hogy nem száll vissza az induló repülőterre, hanem folytatja az útját az eredeti cél, a repülőgép bázis repülőterére repül. Ott a kényszerleszállásra felkészülve várták. A megérkezéskor már a helyszínen voltak a mentők, tűzoltók és a rendőrök, akik biztosították a szabad leszállópályát. A helyesen végrehajtott kényszerleszállás miatt sem személyi, sem műszaki mentési beavatkozásra nem volt szükség.

3. Következtetések

A felszállás előtti pillanatokban a pilóta érzékelt egy döccenést, de az nem volt nagyobb, mint amit egy kisebb talajegyenetlenség okoz, ezért nem tulajdonított jelentőséget neki. A kerék leszakadása a nekifutást és a felszállást már nem zavarta. Felszállás közben a repülőgépen lévő rádió nem volt bekapcsolva, ezért a repülőtéren lévő ügyeletes, aki látta a leeső kereket csak később, rádiótelefonon tudta értesíteni a pilótát a kialakult helyzetről, aki csak ez után kapcsolta be a rádióját, és jelezte a kényszerhelyzetet a repülési tájékoztató szolgálatnak és a célrepülőternek. Mivel felszálláskor nem érzékelt, és miután a repülőgépet az ellenkező oldalon, a jobb ülésből vezette, tehát normális esetben nem láthatta a sérülést, ha nem tájékoztatják erről, az érkezéskor nyilvánvalóan rendes leszállási eljárást végzett volna a pilóta. Ebben az esetben valószínűleg komolyabb veszélyhelyzet alakult volna ki. Miután a pilóta készült a rendellenes leszállásra, nem volt megoldhatatlan a helyzet, de a helyesen megválasztott, és jól kivitelezett megoldás sikerességében valószínűleg nagy

Magyar Repülő Szövetség
→ Biztonsági Szervezet
Levél cím: 2042 Budaörs 2, Pf. 8.
Tel: 248-0818/118, 249-9834 Fax: 248-1979
Email: mrszbisz@aeroclub.hu



Iktatószám: 2004/MB/ 13-955.

Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet
Mészáros László igazgató

Tárgy: 2004/220 számon nyilvántartott légiközlekedési esemény zárójelentés-tervezete

Tisztelt Igazgató úr!

Ezúton megküldjük, a PoLéBiSz-nél **2004/220** számon nyilvántartott, **Ballószögi repülőtéren, 2004.08.15.-én, 3502** azonosító jelű **V-09 „Vércse”** típusú repülőgéppel történt légiközlekedési esemény zárójelentés-tervezetét, áttekintés és véleményezés céljából.

Budapest, 2004. december 01.

Tisztelettel



Spang Ferenc

MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2004 DEC 06.

Ügyiratszám: 2004/1/228 18:2922/2004

Ügyintéző: Burda Pál

- Kapják:
1. Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet
Mészáros László igazgató
 2. Magyar Repülő Szövetség
Kovács József UL szakágvezető
 3. Végh Pál pilóta

melet
04-12-06