

2004-227

**KOBO-COOP**  
**'96 Kft.**  
**Légi Szolgáltató**  
**Ágazat**

ÜRBSz 005 2004.  
Hív. szám: 1934 2004. POLÉBISz

Nyilvántartási szám:

2. sz. példány

*Jak-18T típusú HA-YAD*

lajstrom/azonosító jelű légi jármű  
nevű ejtőernyős ugró / siklóernyős

**Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet**

Érkezett: 2004 OKT 04

Ügyiratszám: 2004/11/235 HJ: 2004/2356

Ügyintéző: *Gurda Pál*

2004-227 sz. repülőesem

REPÜLŐBALESET / ESEMÉNY  
**SZAKMAI VIZSGÁLAT**  
ZÁRÓJELENTÉS-TERVEZET



Az eset kategóriája: *Repülőesemény (INCIDENT) (13/2000. (V.31.) KHVM-HM-EÜM c. r. 50. § 4.)*

Az eset helye: *Bóny – Györszentivány ideiglenes leszállóhely*

Az eset időpontja: *2004. augusztus*

A kivizsgálást végző szervezet:

**KOBO – COOP '96 Kft.**  
**Légi Szolgáltató Ágazat**  
**Üzembenntartói Repülésbiztonsági Szolgálat**

<b>Vizsgáló szakbizottság:</b>
Vezetője: <i>Svehlik János</i>
Tagja: <i>Tóth Csaba</i>
Tagja: <i>Szabó Árpád</i>
Tagja: <i>Dr. Simon Sándor</i>
Szakértő: $\emptyset$
Szakértő: $\emptyset$
Üzemeltető megbízottja: <i>Vízkeleti János</i>

	<b>Tartalomjegyzék:</b>	<b>oldaltól</b>	<b>oldalig</b>
1.	Repülőbaleset / esemény bejelentő lap	3	3
2.	Személyi adatok	4	4
3.	Személyi sérülések	5	5
4.	Tényadatok	6	6
5.	Az eset leírása	7	7
6.	Helyszínvázlat	8	8
7.	Légijármű (technikai eszköz) adatai	9	9
8.	Légijármű (technikai eszköz) sérülései és azok elemzése	10	12
9.	Meteorológiai adatok	13	13
10.	Adatrögzítők	14	14
11.	Repülőtér (fel / leszállóhely)	15	15
12.	Kutatás-mentés információk	16	16
13.	Elemzés	17	20
14.	Következtetés – Javaslat	21	21
15.	Záradék	22	22
16.	Elosztó	23	23
16.	Egyéb feljegyzések	23	23
	<b>Csatolt iratok:</b>		
	Tanú nyilatkozat	1	2

Nyilvántartási szám:

Fejezet szám:

**REPÜLŐBALASET / ESEMÉNY BEJELENTŐ LAP**

1.	A baleset / esemény kategóriája: légiközlekedési baleset <input type="checkbox"/> súlyos sérülés <input type="checkbox"/> halálos sérülés <input type="checkbox"/> repülőesemény <input checked="" type="checkbox"/> súlyos repülőesemény <input type="checkbox"/>			
2.	A baleset / esemény helye: <i>Böny – Győrszentivány ideiglenes leszállóhely</i>			
3.	A baleset / esemény időpontja: 2004. év <i>augusztus</i> hó 24. nap 14 óra 34 perc (helyi időben)			
4.	A légi jármű típusa: <b>Jak-18</b> Lajstromjel (azonosító jel v. gyári szám): <b>HA-YAD</b>			
5.	A légi jármű sérülése: nem javítható mértékű <input type="checkbox"/> javítható mértékű <input type="checkbox"/> <i>kismértékű</i> <input checked="" type="checkbox"/>			
6.	Harmadik személynek okozott kár: <i>Nem történt</i>			
7.	A légi jármű parancsnok neve: <i>Sütő Gergely</i>	Telefonszáma: <i>06-70 318-24-55</i>		
	Lakcíme: <i>5630 Békés, Vásárszél 7 B</i>			
8.	A fedélzeten tartózkodók száma: <i>1 fő (gépparancsnok)</i>			
9.	A légi jármű üzemeltetőjének neve: <i>KOBO-COOP '96 Kft.</i>			
	Címe: <i>9011 Győr, Újmajori út 4.</i>	Telefonszáma: <i>06-96 750-303</i>		
		Telefax: <i>06-96 750-305</i>		
10.	A légi jármű tulajdonosának neve: <i>Michael Fitch</i> címe: <i>40 Dixons Hill North Mimms Herts AL9 4 DR, England</i>			
11.	A baleset / esemény leírásának rövid ismertetése: <i>A leszállás kigurulási szakaszában a repülőgép bal fő-futóműve becsúszott, és bal szárnyvég földre érkezését követően mintegy 90°-os befordulás után a repülőgép megállt.</i>			
12.	Bejelentési adatok:	időpont	bejelentette	vette
	Mentők:	---	---	---
	Rendőrség:	---	---	---
	Tűzoltóság:	---	---	---
	PLH:	<i>14<sup>24h</sup></i>	<i>Nem kellett, szemtanúk voltak.</i>	<i>Oláh Attila</i> <i>Talabér Tamás</i>
	POLÉBISz:	<i>14<sup>50h</sup></i>	<i>Vizkeleti János</i>	<i>Baleseti ügyelet</i>
	Egyéb:	---	---	---
13.	Személyi sérülések: <i>Személyi sérülés nem történt.</i>			
	Fedélzeten tartózkodók közül:	könnyű <input type="checkbox"/>	súlyos <input type="checkbox"/>	meghalt <input type="checkbox"/>
	Fedélzeten kívül tartózkodók közül:	könnyű <input type="checkbox"/>	súlyos <input type="checkbox"/>	meghalt <input type="checkbox"/>
14.	A bejelentő lapot kitöltötte: <i>Vizkeleti János</i>			

**SZEMÉLYI ADATOK**

Állampolgársága: *magyar*

Szakmai felügyelete: *GKM Közl. Főfe. PLH*

Szakszolg. eng. szakmai érvényessége: *2004. 12. 31.* Orvosi érvényessége: *2004. 10. 09.*

Szakmai képesítése: *HCPL Mot A, B kategória repülőgép vezető., mg. repülőgép vezető*

Összes repült ideje: *3650 óra, 2003. 08. 01. óta: 170 óra*

Összes felszállások száma: *16500*

Összes felszállása az utolsó napon: *3, hónapban: 17, évben: 152*

Egyéb repülő gyakorlata:

Szakmai jogosítása: *HCPL Mot A, B kategória repülőgép vezető., mg. repülőgép vezető*

Megsérült:  Kára keletkezett:  Kárigénye van:  Személyi biztosítással rendelkezik:

A balesettel való kapcsolata: *A balesetet szenvedett légi jármű vezetője, gépparancsnoka.*

Az eseményt befolyásoló humán jellegű tényezők:  fronthatás  gyógyszer hatása

rossz kondíció  hiányos képzettség  hiányos felkészítés  meteorológiai adathiány

téves információ  navigációs hiba  figyelmetlenség  virtuskodás

egyéb tényező: *nem volt*

A balesettel kapcsolatba került egyéb személyek:  utas  növendék  repülőgép vezető

oktató  szerelő  repülés vezető  egyéb földi személy

Ezek szükséges adatai: *Nem volt ilyen*

Személyekkel kapcsolatos kiegészítő információk:

*Nincsenek ilyenek*

**SZEMÉLYI SÉRÜLÉSEK**

Név: ----

Anyja neve:

Születési helye, ideje:

Lakcíme:

Telefonszáma:

A sérülés:	horzsolás	zúzódás	ficam	repedés	törés	vágás	égés	egyéb
Fej								
Törzs								
Bal kar								
Jobb kar								
Bal láb								
Jobb láb								
Belső								
.....								

**SZEMÉLYI SÉRÜLÉS**

Név: ----

Anyja neve:

Születési helye, ideje:

Lakcíme:

Telefonszáma:

A sérülés:	horzsolás	zúzódás	ficam	repedés	törés	vágás	égés	egyéb
Fej								
Törzs								
Bal kar								
Jobb kar								
Bal láb								
Jobb láb								
Belső								
.....								

Nyilvántartási szám:

Fejezet szám:

### TÉNYADATOK

Az eseményben érintett személyek száma: 1 fő

A repülés fajtája: IFR  VFR   
repülési tevékenység: kiképzés  gyakorló  típus átképzés  vizsga  hobbi   
sport  verseny  berepülés  bemutató  mg.  egyéb: átrepülés

A felszállás helye: LHFМ ideje: 14 óra 10 perc (helyi időben)

Repülési feladat: átrepülés

tervezett útvonal: LHFМ – LHBNY

tényleges útvonal: LHFМ – LHBNY

A levegőben történt esemény időpontja: óra perc; magassága:

helye:

leírása:

következménye:

A földet éréskor történt esemény időpontja: 14 óra 34 perc;

helye: Bőny ideiglenes leszálló hely leszálló pálya

koordinátái: hosszúsági: E 017° 47' 05" szélességi: N 47° 40' 02" magasság: 156 m 512 ft

egyéb jellemzői: fűves leszálló pálya a kigurulás végén

leírása:

Az esemény során előfordult rendellenességek: felszállás megszakítás  motor rendellenesség  motor leállítás  légcsavar hiba  üzemanyag probléma  átesés  lecsúszás  dugóhúzó  sebesség túllépés  túlterhelés  felhőbe repülés  jegesedés  villámcsapás  műszerhiba  veszélyes megközelítés  összeütközés  kormány szerv hiba  leszállási akadály  magas növényzet  egyenetlen talaj  beperdülés  futómű (fék) hiba  tárgyval való ütközés  egyéb:

Rádiókapcsolat volt  megszakadt  nem volt  egyéb hírközlő eszköz:

Egyéb tényadatok:

**AZ ESET LEÍRÁSA**

Tanú nyilatkozatok és a helyszíni vizsgálat alapján az eset a következőkben foglalható össze:

*A HA-YAD lajstromjelű Jak-18T típusú repülőgép 2004. augusztus 24.-én 14<sup>20</sup> és 14<sup>25</sup> óra között szabályos leszállást hajtott végre a 130<sup>o</sup>-os pálya irányon. Kigurulása közben semmilyen rendellenesség nem volt tapasztalható. A kigurulás végső fázisában előbb a repülőgép bal szárnya ledőlni kezdett, majd a repülőgép balra kanyarodva nagyon kis sebességgel balra kitört, és a guruló út szegély jelével átellenes szegély jellel ütközve bal szárnyvégre dőlve megállt.*

Aláírások:

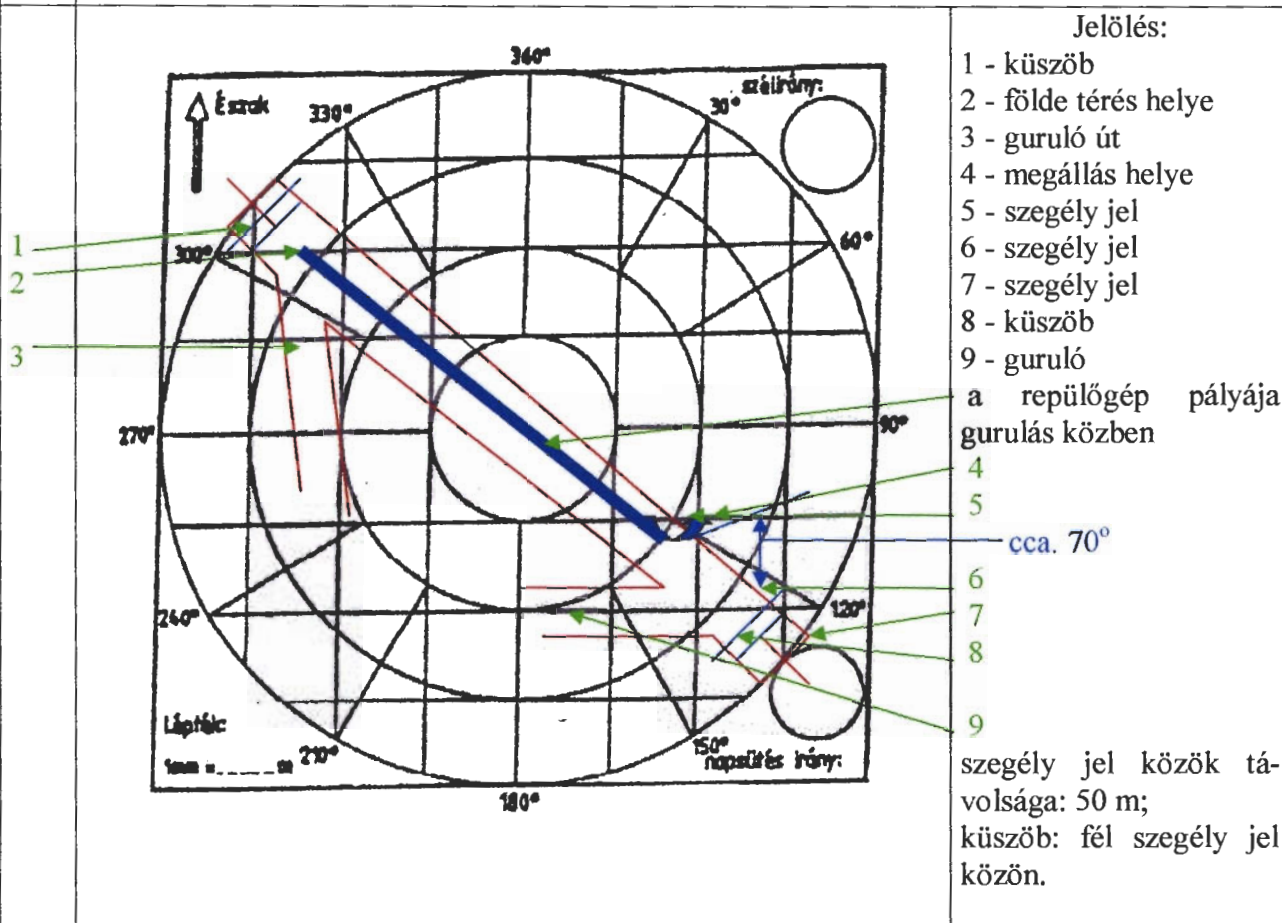
  
Svehlík János

  
Tóth Csaba

  
Szabó Árpád

Dr. Simon Sándor

**HELYSZÍNRAJZ**



- Jelölés:
- 1 - küszöb
  - 2 - földetérés helye
  - 3 - guruló út
  - 4 - megállás helye
  - 5 - szegély jel
  - 6 - szegély jel
  - 7 - szegély jel
  - 8 - küszöb
  - 9 - guruló
  - a repülőgép pályája gurulás közben
- cca. 70°
- szegély jel között távolsága: 50 m;  
 küszöb: fél szegély jel között.

A földetérés helyén a talaj: gödrös  puha  lejt  keresztben lejt  köves   
 a növényzet 30 cm-nél alacsonyabb  magasabb  akadály magassága: 0 m a pálya  
 hossza: 750 m szélessége: 60 m besiklási szöge: 2° 40'  
 egyéb terepjellemzők: *akadálymentes*

A repülőgép pozíciója a földet érés előtt, közben és utána  
 Pályairányú, besiklásban | pályairányú kigurulás közben | mintegy 70° a pálya irányra

A helyszínnel kapcsolatos egyéb információk: *Biztonság a helyszínt illetően az esettel összefüggésbe hozható egyéb információt nem talált.*

A repülőgép elszállítását végezte: *KOBO – COOP '96 Kft. Irányította Vízkeleti János ágazatvezető.*

Tárolási helye: *KOBO – COOP '96 Kft. hangár Böny – Györszentivány leszállóhely*



**LÉGIJÁRMŰ /TECHNIKAI ESZKÖZ/ ADATAI**

A légijármű típusa: *Jak – 18T* lajstromjele: *HA – YAD* gyári száma: *22202054812*  
 gyártó ország: *Oroszország*; vállalat: *NKF „Technoavia” Szmolenszk*; gyártási év: *1982.*

Alkalmassági bizonyítvány száma: *4404* érvényessége: *2004. 08. 21.*  
*Egyszeri: végrehajtásig (PLH523201/1/04)*  
 sárkánykönyv száma: *Mű.004 UK*  
 Hibabejegyzések: *feltárt és kijavítatlan hiba nincs.*

Összes felszállás gyártás óta: *2088*; nagyjavítás óta: *561*; karbantartás óta: *70*  
 repült idő gyártás óta: *1168 óra 49 perc*; nagyjavítás óta: *323 óra 25 perc*;  
 karbantartás óta: *24 óra 30 perc*

A légijármű üres tömege: *1228 kg*; maximális felszálló tömege: *1428 kg*.  
 tényleges felszálló tömege: *1382 kg*. tüzelőanyag: *65 liter*  
 hasznos terhelés: megengedett minimum: *nincs korlátozva*; max.: *200 kg*; tényleges: *139 kg*.  
 súlyponthelyzet: megengedett min.: *19 KAH%*; max.: *27 KAH%*; tényleges: *22 KAH%*

Motor típusa: *M-14P* gyári száma: *KY 242045*; motorkönyv száma: *Mű. 005 UK*  
 ledolgozott üzemideje: gyártás óta: *369 óra 53 perc*; nagyjavítás óta: *336 óra 53 perc*

Légcsavar típusa: *V-530TA-D35* gyári száma: *Nº 100201*  
 Ledolgozott üzemideje gyártás óta: *932 óra 21 perc*; nagyjavítás óta: *278 óra 43 perc*

Az eset során érintett más fődarab adatai:  
 típusa: *4114 – 00 fő-futómű működtető munkahenger*  
 gyári száma: *17379* gyártási éve: *1985*  
 egyéb adatai: leszállás szám gyártás óta: *3542* utolsó nagyjavítás óta: *561*

Mentő ejtőernyő típusa: *nem volt (nem követelmény)*

Navigációs eszközök: *üzemképesek*  
 Hírközlő eszközök: *üzemképesek*  
 Műszerek: *üzemképesek*  
 Fékszárny: *----*  
 Féklap: *üzemképes*  
 Tüzelőanyag rendszer: *üzemképes*  
 tüzelőanyag fajtája: *AVGAS – 100LL* mennyisége: *49 liter*  
 kenőanyag fajtája: *Aero Schell W-100* mennyisége: *11 liter*  
 Egyéb fedélzeti rendszerek: *Levegő rendszer feltöltve, üzemképes. Csap nyitva.*

Biztosítás fajtája: *kötelező* ■ ülés  CASCO  egyéb:  
 Biztosító neve és címe: *BESSO Ltd.*

LÉGIJÁRMŰ /TECHNIKAI ESZKÖZ/ SÉRÜLÉSEI I.

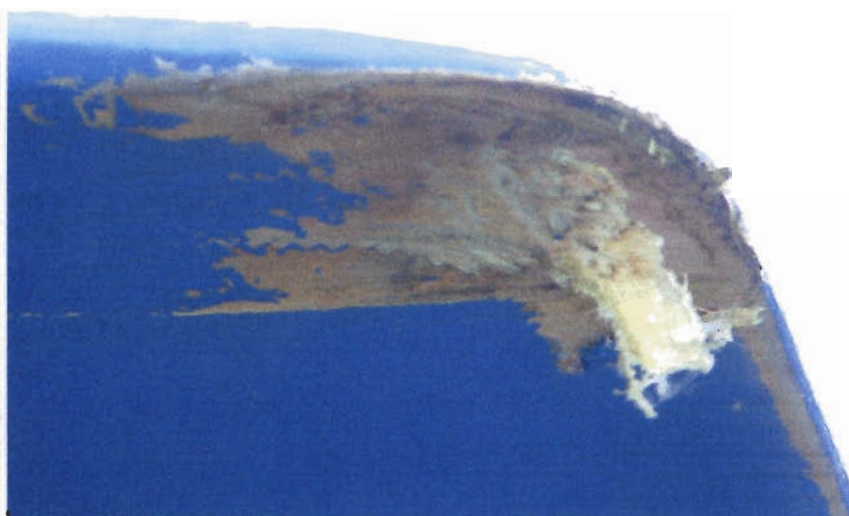
1.



Sérülés leírása

Baloldali fellépő  
mellső bekötésének  
vasalás kiszakadása  
tőben.

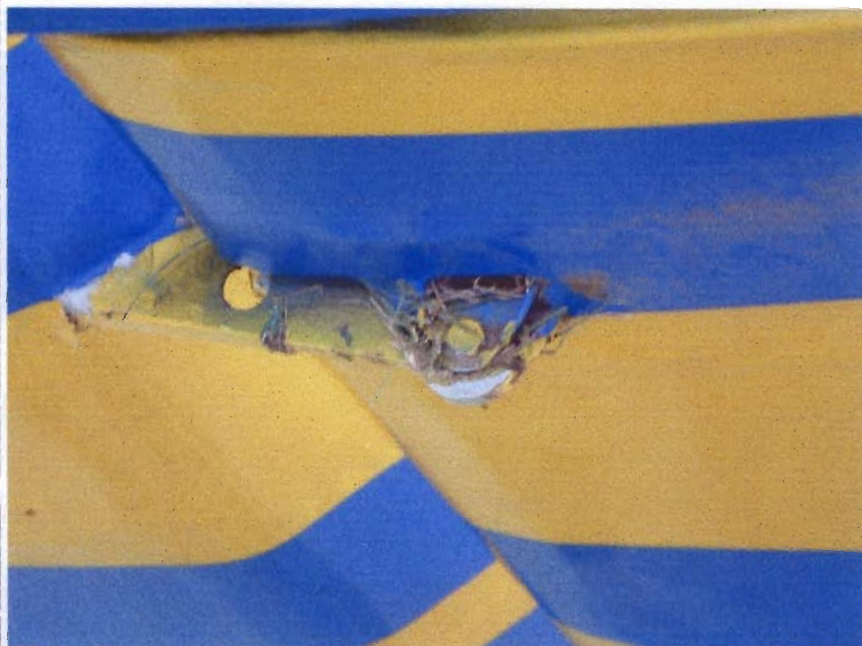
2.



Törővég és a  
csűrő végrész talajjal  
való súrlódástól szár-  
mazó sérülése.

**LÉGIJÁRMŰ /TECHNIKAI ESZKÖZ/ SÉRÜLÉSEI II.**

3.



Csűrő mozgatás  
deformációs sérülése

4.



Nyűgöző csomópont  
csövének enyhe  
horpadása.

**LÉGIJÁRMŰ /TECHNIKAI ESZKÖZ/ SÉRÜLÉSEI III.**

5.

Vászon borítás  
 borda mentén való  
 felszakadása a  
 szárnyon.



A sérülés helye: *szárny* ■ *törzs* ■ futómű □ légszűrő □ vezérsík □ *borítás* ■  
 kabintető □ *kormánylap* ■ vezérlés □ tartóelem □ bekötés □  
 egyéb □

jellege: *horpadás* ■ *repedés* ■ *törés* ■ *egyéb: felszakadás*

A sérülések elemzése: *A sérülések mindegyike az esemény következménye. Közülük egy sem létezett az esetet megelőzően. Tehát a légijárművön olyan sérülés nem volt, amely akár közvetlen, akár közvetett úton az esemény előidézője lehetett volna.*

A sérülések javíthatósága: *A karbantartói jogosultság keretei között valamennyi javítható.*

Tartozékok, egyéb technikai eszközök és tárgyak sérülései: *Az ütközés következtében 1 db. műanyag szegély jel tönkrement. Cserére szorult.*

<b>METEOROLÓGIAI ADATOK</b>	
1.	Hőmérséklet: 29 °C
2.	Harmatpont: <i>nem ismert</i>
3.	Légnyomás: 1019 hPa    750 Hgmm
4.	Szélirány: <i>nem jellemző</i>
5.	Szélesebesség: <i>szélcsend</i>
6.	Széllekések: 0 m/s
7.	Csapadék: <i>nem volt</i>
8.	Látástávolság: 20 km
9.	Felhőzet: 1-8 okta    800 m alap (QNH) Alja a tereptől: 644 m
10.	Jellemzők: <i>szélcsend</i> <input checked="" type="checkbox"/> széllekések <input type="checkbox"/> változó szél <input type="checkbox"/> változó szél széllekéssel <input type="checkbox"/> szélnyírás <input type="checkbox"/> erős termik <input type="checkbox"/> időjárási front <input type="checkbox"/> vonuló szélrohamok <input type="checkbox"/>

**ADATRÖGZÍTŐK**

1. Fedélzeti adatrögzítő

Típusa: *nincs a fedélzeten*

Gyári száma: ---

Rögzített adatok:

2. Vészjeladó

Típusa: *nincs a fedélzeten*

Gyári száma: ---

működött

*nem működött*

meghibásodott

3. Telepített adatrögzítő *nincs*

Fajtája:

Típusa:

Gyári száma:

Rögzített adatok:

4. A kiértékelés ideje: 20 év

hó. nap

A kiértékelést végezte: ----

Aláírás: .....

Nyilvántartási szám:

Fejezet szám:

**REPÜPŐTÉR (FEL - /LESZÁLLÓHELY)**

1. Helye: Böny – Györszentivány
2. Koordinátái: **É: 47° 40' 02"**  
**K: 017° 47' 05"**  
**H: 156 m (512 ft)** tengerszint feletti
3. Futópálya adatai: szélessége: **60 m** hossza: **750 m** iránya: **130° – 310°**  
felülete: **fűves ■ (5 cm magas)** ösgyep □ ( cm magas)  
aszfalt □ beton □
4. Felület állapota: **tiszta ■ száraz ■ kemény ■** nedves □ laza □ nagyon laza □  
havas □ jeges □ szennyezett □
5. Szegély jelek állapota: **megfelelő ■** hiányos □ nem megfelelő □
6. Szélirány jelző: **van ■** nincs □ nem megfelelő állapotú □
7. Szélsebességmérő: **van ■** nincs □ nem megfelelő állapotú □
8. Szélzsák: **van ■** nincs □ nem megfelelő állapotú □
9. Guruló utak (állapotának, tulajdonságának rövid leírása):  
*A guruló utak tiszta, száraz, kemény fűves felületűek. A fű nagysága rendszeresen nyírva 3 – 10 cm-re.*
10. Repülőtér előterei (állapotának tulajdonságainak rövid leírása):  
*Az előterek tiszta, száraz, kemény fűves felületűek. A fű nagysága rendszeresen nyírva 3 – 10 cm-re. A hangár előtt 20x10 m-es betonozott és tisztán tartott felület.*
11. Repülőtérrend: száma: **082/2003** jóváhagyása: **Kóbori Béla ügyvezető igazgató**  
érvényessége: **2004. november 07.** korlátozása: **csak nappal VFR szerint**
12. Repülőtér üzemben tartási engedély: száma: **5472/69/03PLH** érvényessége: **2004.11. 07**
13. Repülőtéri szolgálat: **tájékoztató**  
a légiforgalmi szolgálatot ellátó szervezet: ---  
vezetője: ---  
a tájékoztató szolgálatot ellátó szervezet: **KOBO - COOP '96 Kft. Légi Szolgáltató Ágazat**  
az eset idején a szolgálatot teljesítette: **Vadász László**
14. Távközlési összeköttetés: **131,10 MHz-es rádió;** **06-96/750-303 telefon**
15. A rádió hanganyag: rögzített □ visszahallgatható □ **nem rögzített □**
16. Egyéb adatok, információk:

Aláírások:

  
/Svehlik János

/Tóth Csaba

  
/Szabó Árpád

/Dr. Simon Sándor/

**KUTATÁS MENTÉSI INFORMÁCIÓK**

***KUTATÁST NEM IGÉNYELT***

A kutatás elrendelve: nap: --- óra: ---- perc: ---

Részvevők: ---

Fellelési időpont: nap: 08. 24. óra: 14 perc: 34

Mentés kezdete: nap: 08. 24. óra: 16 perc: 54

A tűzoltás kezdete: nap: ---. ---. óra: --- perc: --- *(nem igényelt)*

Mentők értesítése: nap: ---. ---. óra: --- perc: --- *(nem igényelt)*

Az értesítő neve: -----

A mentők helyszínre érkezése: nap: ---. ---. óra: --- perc: --- *(nem igényelt)*

**A mentés ismertetése:**

- 1.) *hevederzet felhelyezése a bal szárnyra;*
- 2.) *daru kötélt rögzítése a hevederzethez;*
- 3.) *bal szárny felemelése a nyitott futó magasság fölé;*
- 4.) *bal fő-futómű kézzel történő kinyitása;*
- 5.) *kinematikus zár rögzítése;*
- 6.) *repülőgép leeresztése futóműre;*
- 7.) *kötélzet és hevederzet eltávolítása;*
- 8.) *repülőgép bevontatása a hangárba.*



### ELEMZÉS I.

**Az eset közvetlen oka:**

megállapítható   
nem állapítható meg

*feltételezhető* ■  
további vizsgálat szükséges

*Ellenőriztük:- a futómű működtető csap helyzetét: „Kinti”*



*futómű működtető csap vezérlő karja*

- *levegő csap helyzetét: „Nyitva”*



*levegő rendszer elzáró csapja*

## ELEMZÉS II.

- *levegő rendszer feltöltöttségét: 45 bar*



*levegő rendszer kétmutatós nyomásmérője*

- *kinematikai zár megbízható működését:*



*kinematikai zár zárása a szárny felemelt állapotában*

*A zárat a szárny felemelt állapotában zárva a futómű-szár a továbbiakban külső mechanikai erőhatásra nem volt bezárható.*

### ELEMZÉS III.

- a kiépített működtető munkahenger állapotát szétszerelt állapotban:



*a vizsgált munkahengerből származó helyzet záró golyók*

*más (hazai légkörben használt) munkahengerből származó helyzet záró golyók*



*tömítő karmantyú palástirányú repedése*

<b>ELEMZÉS IV.</b>	
	<p><i>Az erősen korrodált állapotú helyzet záró golyók képtelenek voltak a pneumatikus zár létrehozására. Feltételezhető, hogy a tömitő karmantyú palást felületének végső felszakadása a leszállást megelőző futómű nyitás dinamikus nyomásnövekedésének hatására következett be. Ez egyrészt azt eredményezte, hogy a nyomás a kifelé mozgó hengertérben jelentősen lecsökkenhetett. Ezzel együtt nem tudta a dugattyú-rúd olyan mértékig kimozgatni a futómű szárát, hogy a kinematikai zár rögzítsen. Amikor a nyomáscsökkenés (a kigurulás végére) olyan mértékűvé vált, hogy az már képtelen volt megtartani a futómű szár terhelését a futómű elkezdett becsukódni. A szárnyvég és a most már nem tökéletesen gördülő baloldali futómű-kerék súrlódó ereje a repülőgépet kitérítette eredeti, pályairányú mozgásából. Miután a mozgási energia elfogyott, a repülőgép a futópálya szélén megállt.</i></p>
<p><b>Az eset közvetett oka: :</b></p>	<p>megállapítható <input type="checkbox"/> feltételezhető <input checked="" type="checkbox"/> nem állapítható meg <input type="checkbox"/> további vizsgálat szükséges <input type="checkbox"/></p> <p><i>A záró golyók erősen korrodált állapota visszavezethető a párás tengeri levegőben (Nagy Britannia) történő üzemeltetésre. A tömitő karmantyú palástjának felszakadása anyaghibából származó idő előtti elöregedésre vezethető vissza.</i></p>
<p><b>Az esettel összefüggésbe nem hozható, de a repülés biztonságát érintő megállapítások:</b></p>	<p><i>Vizsgáló bizottságnak ilyen megállapításai nincsenek.</i></p>

**KÖVETKEZTETÉS – JAVASLAT**

1. **Következtetés:**

*A paradís, sós tengeri levegőben gyorsabban korrodálódnak a repülőgép festetlen, acél szerkezeti elemei. Ez a körülmény gyakoribb ellenőrzést és ápolást igényel ezeknek az elemeknek az esetében, mint a kontinentális éghajlati viszonyok között.*

2. **Javaslat:**

*Bizottság javasolja, hogy a levegő rendszer elemeinek szilikon olajjal történő ápolása repült időtől és működési ciklustól függetlenül negyed-évente történjen meg. A fűtőmű működtető munkahengerek 2 évente kerüljenek szétszerelésre a záró golyók és tömitő karmantyúk állapotának ellenőrzése céljából.*

**ZÁRADÉK**

**Közbenső intézkedések:**

*Vizsgáló bizottság javaslatára a pneumatikus munkahengerek soron kívüli ellenőrzése végrehajtva.*

**Zárolt eszközök:**

*sérült karmantyú*

**A vizsgáló szakbizottság aláírásai:**

Vezetője:

  
Svehlik János

Tagja:

Tóth Csaba

Tagja:

  
Szabó Árpád

Tagja:

Dr. Simon Sándor

Szakértő: ----

Szakértő: ----

**Az üzemeltető megbízottja:**

Vizkeleti János

Dátum: 2004. év szeptember hó 29. nap

**ZÁRÓJELENTÉS – TERVEZETET KAPJÁK**

1. Polgári Légiközlekedési Hatóság
2. Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szolgálat
3. Érintett repülőgépvezető
4. Üzemeltető képviselője

KOBO – COOP '96 Kft.

Légi Szolgáltató Ágazat

Üzembenntartói Repülésbiztonsági Szolgálat

5. KOBO–COOP '96 Kft. Légi Szolgáltató Ágazat Üzembenntartói Repülésbiztonsági Szolgálat vezetője

**EGYÉB FELJEGYZÉSEK**

Mellékelve:

*2 db Tami nyilatkozat*

## Távnyilatkozat

2004. augusztus 24.-én. 14<sup>30</sup>-kor meg-  
érkeztek a repülőgépeink. A MA-YAD  
Lazstromzeta Jak-18T repülőgép szállt  
le először.

A kigurulási szakasz végén a gép bal  
szánya kezdett ledőlni, majd rövid.

csúszás után a gép bal kb. 90°-os  
várdli téi után megállt fe'vredő've.

2004. 08. 24.





# Támí nyilatkozat

2004. augusztus 24-én 14<sup>10</sup>-kor szálltam fel a Fertőszentmiklósi rep.terről a HA-YAD lajstromjelű JAK-18T típusú repülőgéppel Bony nem nyilvános repülőtér uticéjére.

A cél repülőtér légterébe érkeve a szél irányában figyelembe vételével felépitettem az ismételt körpályát. A 4. forduló előtt futót nyitottam és leállítottam a 13-as pályára irányon. A földet érés utáni kigurulásakor a gurulási sebesség csökkenésével észleltem, hogy a repülőgép a bal oldalára dől. Ezt követően a bal szárny vég földet ért és a gép kb. 90°-os mögbe balra befordult és megállt. Az elektromos kapcsolókat kikapcsoltam, a levegőcsapot elraktam és bármilyen sérülés nélkül kiszálltam a gépből.

2004. 08. 24

Székely György