

MRSZ-REBISZ eseményszám: 006.-05.



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

200./2005. sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Az esemény helyszíne: **Börgönd**
Az esemény időpontja: **2005. 08. 19.**

**HA-YABP Lajstromjelű
Apolló C17 Racer GT/R típusú UL repülőgép**

A szakmai vizsgálat célja légi közlekedési 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 megállapítása.

MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budaörsi repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: 200./2005.

MRSZ-REBISZ eseményszám: 006.-05.

Üzembentartó: Malév Repülőklub (az új üzembentartó: Albatrosz Repülőklub)

Tulajdonos: Bocsárdi Hajnal (az új tulajdonos: Engelbert Lindl)

Gyártó: Halley Kft.

Típus: Apolló C17 Racer GT/R

Lajstromjele: HA-YABP (az új azonosító jel: 65-24)

Az esemény helye: Börgönd ideiglenes fel és leszállóhely

Esemény ideje: 2005. augusztus 19. 17óra 15 perc.

Esemény kategóriája: Légiközlekedési esemény „INCIDENT”

ÁTTEKINTÉS

Leszállás után, a kigurulás közben az UL légi jármű főfutójának kereke eltört, a gép további 60 m. csúszás után felborult. Az eseményt egy a helyszínen lévő pilótatárs jelentette az MRSZ REBISZ ügyeletesének, aki továbbította azt a PoLéBiSz felé. A PoLéBiSz igazgatója az esemény szakmai kivizsgálásával az MRSZ REBISZ-t bízta meg.

**A MRSZ-REBISZ vezetője, kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.
A KSzB vezetője: Oross János eseményvizsgáló.**

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2005. 09. 13. Az esemény a főfutó kerék egy korábban bekövetkezett, és kellőképpen nem felderített, sérülése miatt következett be.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

2005.-ben a légi jármű új tulajdonoshoz, az eseményt szenvedett pilótához került, aki kizárólag csak sport célra kívánta használni azt, ezért ki akarta venni a lajstromozásra kötelezett repülőeszközök köréből, azonban ennek „rendezése”, illetve okmányolása, az esemény bekövetkeztéig, nem történt meg. A gép biztosítása 2005. április 30.-án lejárt.

1.1. A repülés lefolyása: A pilóta gyakorló felszállásokat, iskolaköröket hajtott végre a repülőtérten. A harmadik leszállásánál, a kigurulás közben eltörött a gép főfutójának bal oldali kereke. 60 m. instabil csúszás után, a gép megbillent, majd felborult. A szárny orral a földnek ütközött.

1.2. Személyi sérülés: A pilóta 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.

1.3. A Légi jármű rongálódása: A főfutó bal oldali kereke, annak burkolata, a szárny bekötése, és a légsavartollak törtek.

1.4. Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5. Személyzet adatai:

Szakszolgálati engedélye:	nincs
Kora, neme:	57 éves, férfi
Képesítése:	SES pilóta I.
Jogosítása:	nincs
Eü. érvényessége:	2007. május
Összes repült ideje:	30 ó. 50 p.
Összes felszállása:	286
Típuson repült ideje:	8 ó. 45 p.
Típuson felszállása:	75
Utolsó hónapban felszállása:	75
Utolsó napon felszállása:	3

1.6. Légi jármű adatai:

1.6.1. A szárny adatai:

Típusa:	Apolló C17 Racer GT/R
Típusalkalmassági bizonyítvány száma:	106105/98.
Lajstromjele:	HA-YABP
Gyártási éve:	2004.
Gyári száma:	050704.
Gyártó Ország:	Magyarország
Gyártó vállalat:	Halley Kft.
Alkalmassági bizonyítvány száma:	4726
Alkalmassági bizonyítvány érvényessége:	2005. július 13.
Üzemi napló száma:	nincs

Összes felszállásÖsszes repült idő

Nem állapítható meg pontosan, az Üzemi Napló hiányos vezetése miatt!

-gyártás óta: több mint 1695		több mint 196 óra
-nagyjavítás óta: nincs adat.		nincs adat.
-karbantartás óta: nincs adat.		nincs adat.

Az Üzemi Napló **2000. 05. 26.** és **2003. 09.** közötti bejegyzéseket tartalmaz!

Üres tömege: 135 kg. max. felszálló tömege: 430 kg.

Ülésterhelés: megengedett min: 50 kg. max: 200 kg. tényleges: 80 kg.

1.6.2. A trike adatai:

Típusa:	Apolló Jet Star
Gyári száma:	110603
Gyártó ország:	Magyarország
Gyártó vállalat:	Halley Kft.
Gyártási év:	2003.

1.6.3. A motor adatai:

Típusa:	Rotax 503
Száma:	A motorról hiányzik az adattábla
Gyártó ország:	U.S.A.
Gyártó vállalat:	Authorized Rotax Aircraft Engine
Gyártási év:	1996.

1.6.4. A légszárító adatai:

Típusa:	nem ismert – nincs adattábla -
Gyártó ország:	Szlovákia
Gyártó vállalat:	nem ismert
Gyártási száma:	nem ismert
Gyártási ideje:	nem ismert

1.7. Meteorológiai adatok: A szél 284 fokról 1,6 m/s., felhőzet 4/8, látás 30 km.

1.8. Navigációs berendezések: Nincsenek alkalmazva.

1.9. Összeköttetés: Rádió nincs beépítve.

1.10. Repülőtéri adatok: Börgönd ideiglenes fel és leszállóhely,
földrajzi koordinátái – WGS 84 - N 47° 07' 50" E 018° 30' 00" ,
pálya irány: 194°-14° , méretei: 1200X200 m.

1.11. Légijármű adatrögzítők: Nincsenek alkalmazva.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A leszállás a repülőtér munkaterületére történt. Roncs nem keletkezett, a sérült gép a pályán maradt.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra nem volt szükség, a pilóta horzsolásos sérüléseit, a székesfehérvári kórházban látták el.

1.14. Tűz: Nem keletkezett.

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

1.16. Próbák és kísérletek: Elvégzésére nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: A repülő üzemnap, a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetséghez tartozó Albatrosz Egyesület szervezésében történt. Az Egyesület nem fordított kellő figyelmet a légi jármű légi alkalmassági engedélyének, és a biztosítás érvénytelenségére, a tervezett módosítás rögzítésére a gép okmányaiban, illetve az Üzemi Napló szabályos vezetésére.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Az esemény szakmai kivizsgálása hagyományos, bevált módszerekkel történt, új eljárás alkalmazására nem volt szükség.

2. Elemzés

Az esemény a légi jármű főfutó bal kerekének törése miatt következett be. A kerék törése, szemrevételezéssel történő vizsgálat, és a szemtanuk nyilatkozata alapján egy korábbi „kemény” leszállásnál keletkezett repedés miatt következett be. A törés felületén egyértelműen meghatározható egy olyan szakasz, amely nem az esemény idején keletkezett. A szemtanuk nyilatkozata szerint az eseményhez vezető leszállás, és az azt megelőző aznapi kettő, jól végrehajtott, kilebegtetett földetérés volt. A törés bekövetkezhetett attól, hogy a kis függőleges sebességű földetérés erőhatása pontosan a korábban keletkezett repedésnél érte a kereket.

Meghallgatott, nagy szakmai tapasztalattal rendelkező szakember szerint, mivel a szárnyvégek nem értek földet, a 2*2 db kardánlemez törése a trike a földtéréstől a megállásig történő jobbra-balra imbolygó, „legyező” mozgása miatt következett be. A szárny, tehetlenségénél fogva nem tudta követni ezt a mozgást. A lemezek nagy szilárdságú AlSi ötvözetből készültek, ennek az anyagnak tulajdonsága, a korrózióval szembeni ellenálló képessége, és a szilárdsága, de a hajlítót, csavaró igénybevételt nem bírja. -Normális repülési körülmények között nem is hat ezekre ilyen erő.- A trike intenzív mozgása, törvényszerűen vezetett az alkatrészek töréséhez.

3. Következtetések

Az esemény az adott leszállásnál véletlen-, azonban a meglévő repedés miatt törvényszerűen következett be. A pilóta helyesen cselekedett, amikor megkísérelte egyenesben tartani a sérült gépet, elkerülve ezzel az esetleges nagy sebességű felborulást, amely komolyabb következményekkel járhatott volna.

4. Biztonsági ajánlások

A rejtett töréseket nehéz észrevenni, azonban pontosan ezért fel kell hívni a pilóták figyelmét a légijármű átvizsgálására a felszállások előtt, és az üzemeltető szervezet műszaki vezetőjének az alapos időszakos vizsgálatra, valamint annak beírására az Üzemi Naplóba. Valamint, felhívni az üzemeltető szervezet vezetőjének figyelmét, az okmányok érvényességének, és vezetésének ellenőrzésére.

Budapest, 2005. november. 14.

Siklósi Zoltán
Repülésbiztonsági főmunkatárs