

Reagálás a „Vészelhagyás Namíbiában” című cikkre

Ha a gép fordulásba kezd és a csúszást jelző fonál (a kabintetőn) kifelé mutat, akkor befelé csúszó fordulóval van dolgunk. Ugyanis a fonál és a golyó jelzése ellentétes. A gép nem dugóhúzóba eset, hanem egy zuhanóspirált kezdett el. Dugóhúzónál a golyó a pörgéssel ellentétes irányba, zuhanóspirálnál azonos irányba tér ki. A zuhanóspirált úgy szüntetjük meg, hogy egy időben, a forduló irányával ellentétes irányba kilépjük és kicsűrjük, és nem húzzuk, hanem a magasságit kiengedjük.

Jelen esetben a gép pilótája, éppen ellenkező kormánymozdulatokat végzett, amikor a kormányokkal a szándékos dugóhúzó mozdulatokat elvégezte. Ez ugyanis a gépet a zuhanóspirálban stabilizálta. Ezt bizonyítja az állandóan növekvő sebesség Vne fölé (dugóhúzóban a sebesség nem növekszik, hanem megközelítőleg állandó.) és ennek következtében a terhelési többes olyan mértékű megnövekedése, ami a szárnyak törését okozta. Ilyen esetben a magassági kormány húzása a sebességet nem csökkenti, hanem ellenkezőleg növeli. Ez azért van, mert a gép bedőlésével az oldalkormány és a magassági kormány szerepe felcserélődik. A magassági húzásakor a gép egyre inkább szűkebb és szűkebb spirálba kényszerül, ami rohamos sebesség és terhelési többes növekedéssel jár. Az persze rejtély, hogy az oldalkormányt miért nem tudta kitéríteni jobbra, és később meg igen. Ugyanis a kormányerők a sebesség négyzetével arányosan növekednek. Tehát kisebb sebességen ez sokkal könnyebb lett volna

Véleményem szerint, ha a gép pilótája felismeri a kezdeti zuhanóspirált, és ha az oldalkormány blokkolva is van, de a csűrőt és a magasságit a zuhanóspirál megszüntetésének megfelelően kezeli, akkor ez a repülőesemény nem következett volna be. Éppen ezért a pilóta 8 ezer órás repült. idejét kétségbe vonom, szerintem az eredeti szövegben ez elírás lehet, valószínűleg egy nulla véletlenül hozzáíródott. Tehát a 800 órát tartom inkább reálisnak

Egyszer Dunakeszin nekem is volt hasonló estem a Nimbusszal, az oldalkormányval. Az oldalkormány bekötésnél, ahol az oldalkormányhuzalok a törzsből kilépnek és az oldalkormány alján lévő fülbe csatlakoznak, egy áramvonalas burkolat van. Távollétemben, amikor más gépeket pakolhattak ki a hangárból, figyelmetlen pakolás közben, ezt a baloldali áramvonalas burkolatot egy ütés érthette, pl. egy másik gépnek a szárnyvége. A burkolat deformálódott, aminek következtében az oldalkormányon lévő fül, amihez az oldalkormány huzal csatlakozik, a burkolatba beleütközött. Ez azt eredményezte, hogy az oldalkormány középállástól balra nem tért ki. Ezt közvetlenül a start előtt vettem észre, amikor a felszállás előtti szokásos ellenőrző kormánymozdulatokat elvégeztem. Azonnal leoldottam, kiszálltam a gépből, körbejártam, és behatároltam a hibát (sérülést). Persze mondanom sem kell, hogy a sérülésnek nem volt gazdája

Az eset óta nem tartom a gépemet a hangárban.

Tisztelettel:
Hegedűs László