



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2009-279-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Farkashegy
2009. október 17.**

**Cessna 152 II
HA-SKS**

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.

Jelen vizsgálatot

- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 123/2005. (XII. 29) GKM rendelet együttesen a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:

- a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről,
- b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 6920 és 9756 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2010. október 12-én megtartott záró megbeszélésen az érintettek nem jelentek meg, észrevételt a Zárójelentés-tervezethez nem küldtek, ezért a Zárójelentést változatlan tartalomban adja ki a Vb.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

AGL	Above Ground Level Föld felszín feletti magasság
AMSL	Above Main Sea Level Közepes tengerszint feletti magasság
ATPL	Air Taransport Pilot Licence Közforgalmi Pilóta
FAA	Federal Aviation Administration Szövetségi Légügyi Hivatal
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
LHFH	Farkashegy repülőtér ICAO kódja
NA	Nincs Adat
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság
VFR	Visual Flight Rules Látvarepülési szabályok

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	Cessna Ltd, USA
	típusa	Cessna 152 II
	felség- és lajstromjele	HA-SKS
	gyári száma	15285904
	tulajdonosa	Griff Airlines Kft.
	üzembentartója	KÉK ÉG Repülő Sportegyesület
Eset	napja és időpontja	2009. október 17.
	helye	Farkashegy
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Légijármű rongálódásának mértéke		javítható
Lajstromozó állam		Magyarország
Lajstromozó hatóság		NKH LI
Gyártást felügyelő hatóság		FAA USA
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. október 17-én 10 óra 54 perckor az üzemeltető repülésbiztonsági szervezetének vezetője jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. október 17-én 10 óra 55 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének, majd
- 2009. október 17-én 11 óra 04 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletését.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a baleset vizsgálatára 2009. október 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Horváth János	balesetvizsgáló
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

A KBSZ főigazgatója a vizsgálóbizottság vezetésével Horváth János tagsága fenntartása mellett 2009. október 19-én Bíró Ottó balesetvizsgálót bízta meg.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A bejelentés után a kijelölt Vb az esemény helyszínére ment, szemrevételezte a légijármű sérülését, fényképfelvételeket készített. Meghallgatta a légijármű személyzetét, aki a Vb rendelkezésére bocsátotta a repülőgép üzemeltetésére vonatkozó okmányokat.

Az eset rövid áttekintése

Felszállás után, emelkedés közben a légijármű motorjának teljesítménye csökkenni kezdett. A pilóta a visszafordulás mellett döntött, mert úgy ítélte meg, hogy a csökkent teljesítménnyel még beér a repülőtér munkaterületére. Forduló közben a motor megállt, ezért a gép a repülőtér munkaterületén kívül, laza talajon a normálistól eltérő, nagyobb függőleges sebességgel ért földet. A gép orrfutója elakadt és kitörött, a motor áramvonalazó lemeze sérült.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A pilóta helyi VFR repülést tervezett végrehajtani egyedül Farkashegy repülőtér légterében. Elmondása szerint a felszállás előtti ellenőrzéskor a gépet feladatra alkalmasnak találta. A motorindítás, melegítés és a motorellenőrzés folyamán rendellenességet nem tapasztalt. A felszállást maximális motorteljesítménnyel a 15 pálya szerint rendben végrehajtotta. A kezdeti emelkedés során 20-25 méter magasan a motor teljesítményét 50-100 fordulat/perccel csökkentette, és így folytatta az emelkedést. A fékszárny behúzására készült, amikor a motor teljesítménye csökkenni kezdett. Jobb fordulót kezdett vissza a repülőtér irányába azzal a szándékkal, hogy a csökkenő teljesítménnyel még vissza tud szállni, el tudja érni a repülőtér munkaterületét. A forduló közben a motor megállt. A magassága ekkor 40-50 m volt. Erről a magasságról a munkaterületet álló motorral elérni már nem tudta. A munkaterületen kívüli magasabb bokrok fölött a repülőgépet még átemelte, hogy elkerülje a szárnyak elakadását. A repülőtéren kívül, a munkaterülete előtt, a laza talajra a normálisnál nagyobb függőleges sebességgel ért földet. Az orrfutó a laza talajon egy kisebb bokorban elakadva kitört. A repülőgép mintegy 70 méteres kifutás után orra bukva állt meg.

1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt

1.3 A légijármű sérülése

Az érintett légijármű orrfutója kitört, a motor alsó áramvonalazó lemeze sérült. Javítható. A gép sérülését az 1. ábra szemlélteti.



1.ábra

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.1.1 1.5.1 A légijármű parancsnoka

Kora, neme, állampolgársága		67 éves férfi, magyar
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2011. február 28.
	Egészségügyi	2010. december 31.
	Képesítései	ATPL, Motoros A;B;C
	Jogosításai	oktató, berepülő, műszer, vontató, terepvontató
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	13 250
	Megelőző 30 napban	33 óra
	Megelőző 7 napban	0
	Megelőző 24 órában	0
Az érintett típuson összesen		1800 óra

1.6 A légijármű adatai

1.6.1 Légialkalmassági bizonyítványának érvényessége: 2010. június 12.

1.6.2 Általános adatok:

Légijármű gyártója	Cessna Ltd., USA
Tipus	Cessna 152 II
Gyári szám	15285904
Gyártási év	1984

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	7556 óra 33 perc	NA
Utolsó nagyjavítás óta	NA	NA
Utolsó karbantartás óta	55 óra 30 perc	NA

1.6.3 A légijármű hajtómű adatai:

A motor típusa:LYCOMING 0-235 L2C

	repült idő
Gyártás óta	NA
Utolsó nagyjavítás óta	105,6 óra
Utolsó karbantartás óta	36,6 óra

A használt tüzelőanyag fajtája: 95-ös autóbenzin.

Az előírt üzemanyag a motortípushoz 100LL benzin.

A légijármű további adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

Hőmérséklet: 6 °C ($\pm 0,5$ °C)

Harmatpont: 2 °C ($\pm 0,5$ °C)

Páratartalom: 74% $\pm 2\%$

Szél: DNY ról 3 m/s

Látás: 7-8 Km

Az időjárási körülmények a légiközlekedési baleset bekövetkeztében fontos szerepet játszottak, ezért a Vb kiterjedt meteorológiai szakvéleményt készített amelyet az 1. számú melléklet tartalmaz.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Repülőtéri adatok

Az esetben érintett Farkashegyi Repülőtérnek érvényes működési engedélye volt.

A repülőtér 1000 m hosszú és 200 m széles, füves 15/33 pályával rendelkezik. Tengerszint feletti magassága 212 m. A repülőteret délkeleti irányban, éppen a 15-ös pályairány meghosszabbításán egyenetlen dombos erdős terület veszi körül, amely kényszerleszállás végrehajtására nem alkalmas. A pálya végétől mintegy 1400 m-re lévő un. Lóhegy 100 m-rel van magasabban a repülőtér szintjéhez képest.

1.11 Légijármű adatrögzítők

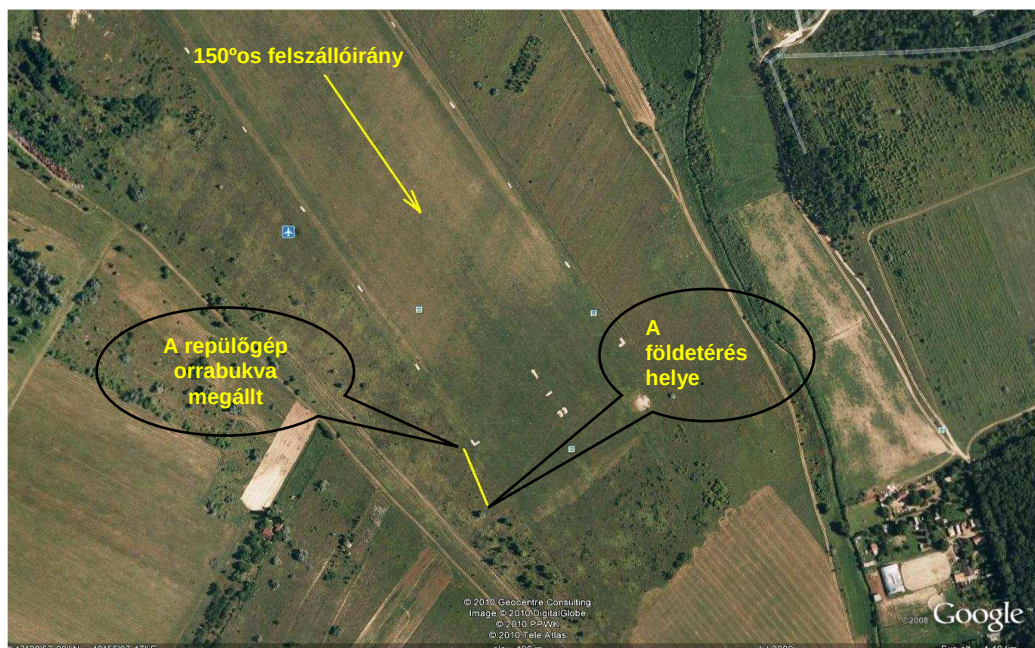
A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra és feladathoz nincs előírva.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

A légiközlekedési baleset közvetlenül a Farkashegyi repülőtér 15-ös felszállómező vége mellett történt, N 47° 28' 51,46; E 18° 55 04,17, a tengerszint feletti magasság 190 méter. A légijármű kifutásának hossza 72 m.

A kényszerleszállás helyét a 2. ábra mutatja.



2.ábra

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Mentésre nem került sor.

Személyi sérülés nem történt.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok részletezése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

Az elemzés a légijármű baleset utáni átvizsgálása során tapasztaltakra, a légijármű javítása utáni első motorindítás, motorpróba és berepülési jegyzőkönyv megállapításaira, valamint a pilóta elmondására épült.

A pilóta a repülést VFR szerint készült végrehajtani. A meteorológiai adatokat a repülőtéri kisállomástól szerezte be. A földi ellenőrzés során rendellenességet nem tapasztalt. A motort elindulás előtt melegítette és felszállás előtt ellenőrizte.

A baleset után a helyszínelők a motor meghibásodására utaló külső jeleket nem találtak. A tartályokban 80 liter tüzelőanyag maradt. Az olajsint megfelelő volt. A tartályokban a tüzelőanyag 95-ös oktánszámú autóbenzin volt.

A légijárműsérülés kijavításának idejére a motort kiépítették, azon műszaki meghibásodására utaló jeleket nem találtak és nem javítottak. A beépítés utáni első indítási kísérletre, majd az azt követő berepülés alatt a motor könnyedén beindult, az olajnyomás 6-8 másodperc után normál értéket mutatott. 10 perc járatás után érte el a motor az üzemi hőmérsékletet. Gázadásra jól reagált, minden fordulatszámra rázástól, rezonanciától mentesen járt. Szokatlan zaj nem volt tapasztalható. A hengerfejek egyenletesen melegedtek, olaj benzin szivárgás nem volt. Ezek alapján a Vb a mechanikus műszaki hiba miatti motorleállás lehetőségét elvetette és a hajtómű jegesedését mint valószínűsíthető okot kezdte vizsgálni.

A jegesedés megjelenésével csökken az égéshez szükséges levegő mennyisége, ezzel a motor teljesítménye is, majd rövid idő elteltével a motor is leállhat.

A hajtómű-jegesedés lehetséges fajtái a következők:

- a porlasztó jegesedés
- a szívócsatorna jegesedés
- a tüzelőanyag jegesedése

1. A porlasztó jegesedése.

A legjellemzőbb jegesedési fajta. A porlasztó Venturi-csővében hirtelen fellépő nyomáscsökkenésből adódó gyors hőelvonás miatt alakul ki. Ez a hőmérsékletesés 20-30°C vagy több is lehet. Ekkor a keverékben lévő vízpára kicsapódik és fokozatosan ráfagy a Venturi csőre, leszűkíti annak keresztmetszetét és felborítja a helyes keverékképzés folyamatát. Alacsonyabb hajtómű teljesítmény esetén nagyobb a jegesedés veszélye a porlasztó szívótorok részében, mivel ekkor magasabb a hőmérsékletesés mértéke a Venturi-csővében.

2. A szívócsatorna jegesedése.

Főképpen a szívótorkokon, szűrőkön, csövekben és alternatív léggyűjtőkben jellemző. Valószínűsége nagyobb esőben, havazásban, nulla fok közeli hőmérséklet esetén. Ugyancsak várható felhőrepedés során, mikor az eső (pára) hőmérséklete a légijárműbe érkezve nulla fok alá csökken. Ez a típusú jegesedés mind a porlasztós, mind a befecskendezős motorokat is veszélyezteti.

3. A tüzelőanyag jegesedése.

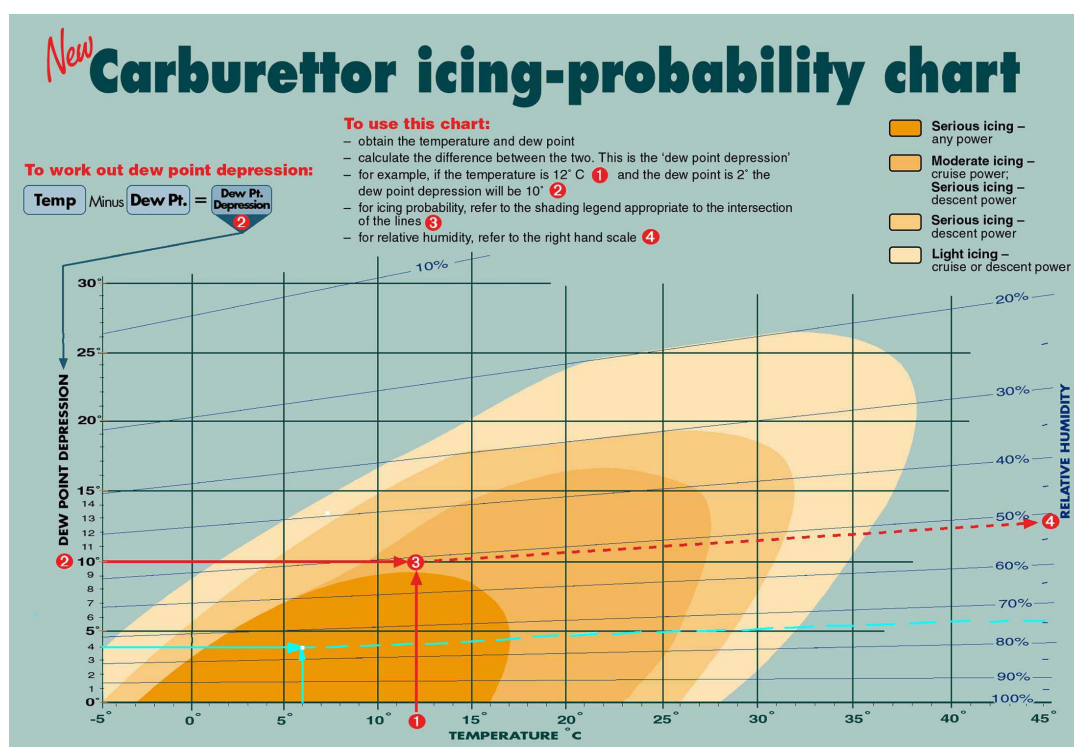
Ezt a jegesedés fajtát a tüzelőanyag szuszpenzióban jelen levő és a szívócsatornában kicsapódó vízpára megfagyása okozza. Az autóbenzin használatkor annak magasabb illékonyasága és víztartalma miatt nagyobb a tüzelőanyag jegesedés veszélye, mint repülőbenzin esetében.

A jegesedés kialakulásának atmoszférikus feltételei:

A porlasztó jegesedés nem korlátozódik a hideg, téli időkre. Bekövetkezhet meleg nyári időjárásban is, amikor a relatív páratartalom magas és a porlasztó pillangószelepe részlegesen nyitott (alacsonyabb motorteljesítmény). A süllyedéshez használt teljesítménynél bekövetkezhet akár 30 °C-on, alacsony, 30% páratartalomnál, vagy utazóteljesítménynél 20 °C-on, 60% páratartalom esetén.

A téli száraz hidegben a jég felépülése sokkal lassúbb, mint egy meleg és párás nyári napon. Ezért ha magas a relatív páratartalom és a hőmérséklet +1 °C és +25 °C között van, a pilótának mindig számítania kell a porlasztó jegesedésre és fel kell készülni a megfelelő megelőzésre.

A fenti ismeretek birtokában elemeztük a porlasztójegesedés valószínűségét mivel esetünkben a szívócsatorna jegesedése kizárható hiszen csapadék nem volt és felhőben sem repült a gép. A 3. ábrán esetünk paramétereit zöld színnel jelöltük. A harmatpont depresszió +4 C°, ami a hőmérséklet (+6 C°) és a harmatpont (+2 C°) közti különbség.



3.ábra

A diagramból jól kivehető, hogy a két érték a harmatpont depresszió és a hőmérséklet metszéspontja az erős karburátor jegesedési zónába esik (narancssárga mező), amely bármely motorteljesítménynél fennáll.

A magasság emelkedésével ráadásul a hőmérséklet esése 0,9 °C/hm (°C/hektométer, azaz hőmérséklet esés 100 méterenként) volt, ami jóval meghaladta a harmatpont 0,3 °C/hm esését, ami azt jelenti, hogy a jegesedés valószínűsége a magasság emelkedésével még nőtt is.

Az autóbenzin illékonyasága nagyobb, víztartalma magasabb a repülőbenzinnél. Ez növelte a jegesedés valószínűségét.

A pilóta a meteorológiai adatokkal tisztában volt, mégis váratlanul érte a teljesítménycsökkenés. A Cessna 152 légi üzemeltetési utasítása nem írja elő felszálláskor a karburátor fűtésének használatát, sőt normál körülmények közötti felszálláshoz kifejezetten a karburátorfűtés kikapcsolt helyzetét írja elő. Azt viszont előírja, hogy ha a hajtómű teljesítményének csökkenését feltételezhetően a karburátor jegesedése okozza, akkor azonnali teljes gázadással, valamint a karburátorfűtés teljes ráadásával kell a jeget a porlasztóból eltávolítani. Esetünkben a jegesedés röviddel azután következett be, amikor a repülőgépvezető 20-25 m magasságon a motor teljesítményét visszavette. Az azonnali cselekvéssel a motorleállítás megakadályozható lehetett volna. Az alacsony magasság miatt a pilóta arra koncentrált, hogy gépével még visszaérjen az erdős dombokkal körülvett repülőtérré.

Kényszerleszállásra alkalmas sík terület a repülőtér 15 pályairánya esetén nincs. A pilóta ezért igyekezett visszaérni a repülőtérré. Magassága azonban nem volt elégséges a manőver sikeres befejezéséhez. A repülőtér melletti viszonylag sík területet tudta csak úgy elérni, hogy az akadályokat átugratja. A túlzottan laza talajon azonban az orrfutója kitört és gépe orra bukott.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 ***Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások***

A pilóta a feladatra megfelelő jogosultsággal, képesítéssel és nagy repülési tapasztalattal rendelkezett.

A légijármű repülésre alkalmas volt, rendelkezett érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal. Az okmányai alapján az érvényben lévő előírásoknak és az elfogadott eljárásoknak megfelelően karbantartották.

Nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a légijármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt mechanikusan meghibásodott volna, és ebből adódó műszaki hiba okozta volna az esetet, vagy hozzájárult volna az eset létrejöttéhez.

Az a körülmény, hogy a teljesítménycsökkenés, majd az azt követő motorleállítás röviddel a gázvisszavétel után következett be, valamint az, hogy a baleset idején uralkodó légköri viszonyok erős porlasztó jegesedési feltételeket valószínűsítene, a Vb szerint arra utal, hogy a porlasztójegesedés jelensége léphetett föl a repülés emelkedés fázisában.

A pilóta a jelenséget nem ismerte fel, ezért elmaradt a légi üzemeltetési utasításban előírt cselekvéssor: a teljes gázadás és a porlasztófűtés bekapcsolása. A motor ezért állhatott meg.

Növelte a jegesedés bekövetkeztének valószínűségét az a tény, hogy az előírt repülőbenzin helyett a tankba 95-ös motorbenzin volt töltve.

Megjegyzés: A Lycoming 2006. június 6-án kiadott 1070N számú szerviz útmutatója nem engedélyezi autóbenzin használatát a Lycoming repülőgép motorokhoz, mert annak klór tartalma növeli a motor korrózióját, valamint illékonyága is nagyobb.

A repülőtér munkaterületére visszatérnie a pilótának az alacsony magasság miatt már nem sikerült.

A repülőtéren kívül a leszálláshoz a terepviszonyok abban a körzetben nem voltak kedvezőek. Az orrfutó törését annak az egyenetlen laza talajon egy kisebb bokorban történő elakadása okozta.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

Az üzemeltető javaslatára a repülőgépet karburátor hőmérsékletmérő berendezéssel látták el, amelyet az erre előre kialakított helyen kötöttek be a porlasztóba.

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

5. MELLÉKLETEK

1.sz.: Meteorológiai szakvélemény: Farkashegy 2009. október 17.

Budapest, 2010. augusztus 13.

Bíró Ottó
Vb vezetője

Horváth János
Vb tagja

Lesták Mihály
baleseti helyszínelő

Sárközi Szilárd
meteorológiai szakreferens

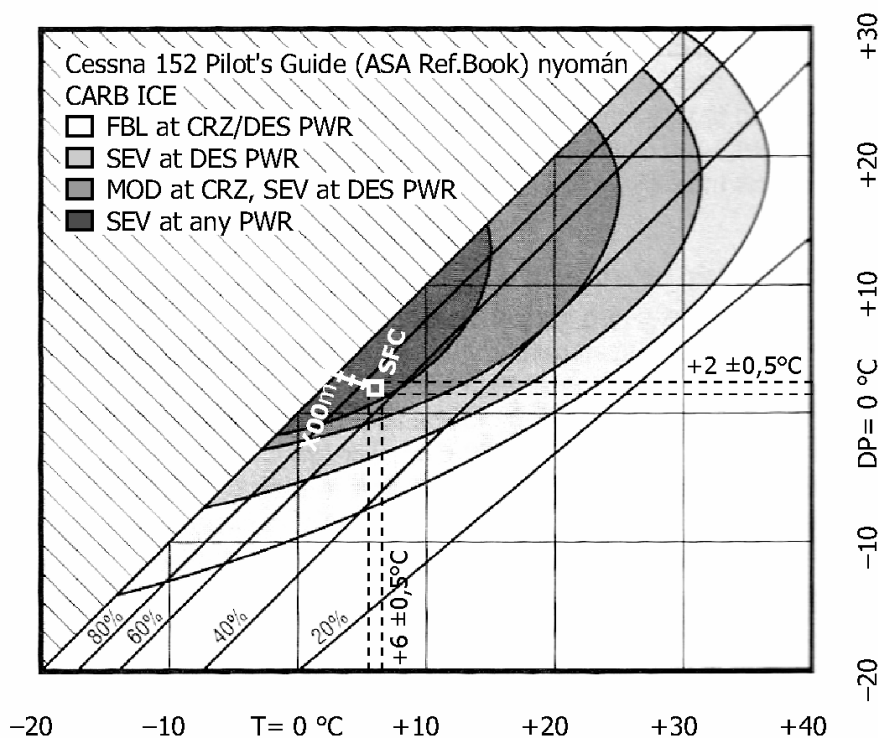
1.számú melléklet:

Meteorológiai szakvélemény Farkashegy 2009. október 17.

A légiközlekedési baleset délelőtt 10 óra 20 perckor következett be. A kérdéses nap délelőttjének időjárását egy enyhe, lassú mozgású, gyengülőben levő front határozta meg. Reggel ugyan még volt egy-egy kisebb, gyenge eső a térségben, de a baleset idején már csak felhős volt az ég. Egy gomolyos réteg helyezkedett el 1000m AGL felett, amelynek alapja emelkedőben volt. A levegő is legfeljebb kissé volt párás, a látás távolság 7-8 km volt. A légmozgás jelentéktelen, gyenge fokozatú, legfeljebb 3 m/s-os, DNy-ias volt.

Ilyen időjárási helyzetben nem érvényesülhettek helyi hatások: a hőmérsékletek is mindössze 1 °C-on belüli szóródást mutattak az egész térségben (ezt több környéki mérés is megerősíti). A légállapot is olyan lassan, nagyléptékben egyenletesen változott, hogy a függélyes menetek kiszámításához fel lehetett használni a pestszentlőrinci léggömbös mérés adatait is.

A Farkashegyi Repülőtéren az érintett repülőiskolának is van egy állandó telepítésű, önműködő időjárási kisállomása a hangár tetején. (A repülőgép vezetője is onnan szerezte be a meteorológiai adatokat.) A helyi repülőklubnak pedig egy, a vitorlázó üzemhez kitelepíthető készüléke. Egyik készülék adatait sem tárolják le helyben (ill. az utóbbi nem is volt kitelepítve) de a kisállomás az adatait a világhálóra élőben is kiadja. A közeli Budaörsi Repülőtéren üzemel egy professzionális mérőállomás, jól elhelyezve, ami az adatokat folyamatosan rögzíti. Ezek alapján megállapítható, hogy a baleset időpontjában a felszín közelében a léghőmérséklet 6 °C ($\pm 0,5$ °C), a harmatpont 2 °C ($\pm 0,5$ °C) körül alakult. A viszonyított vízgőz-telítettség 74% $\pm 2\%$ volt. A magassággal a léghőmérséklet 0,9 °C/hm-el, a harmatpont pedig 0,3 °C/hm-el ($\pm 10\%$), e egyenletesen csökkent. A mellékelt ábrára, amely a porlasztójegesedés valószínűségét mutatja meg, felvitelre kerültek a fenti adatok.



Az ábráról az olvasható le, hogy az adott hőmérsékleteknél, bármely motorteljesítmény mellett egyaránt erős ("SEVere") fokozatú jegesedés volt várható; már a felszín közelében is, ami a magassággal nem javult. A felszállóteljesítmény melletti porlasztó-jegesedésről az ilyen ábrák - értelemszerűen - nem szólnak.

Az Országos Meteorológiai Szolgálat hazai VFR repülések számára készülő, 06:00 LT-kor kiadott, a világhálón nyilvánosan elérhető, 06:00-15:00-re érvényes időjárási tájékoztatójában a kérdéses körzetre (1a) felhőzetben, csapadékban mérsékelt-erős jegesedést jelzett előre. 1000m AGL-nél nem alacsonyabb összefüggő felhőzetet nem jelzett („SCT/BKN SC 1100-1300 M ... LOC TEMPO ... -RA -SHRA FEW ST 200-500 M BKN SC/CU 1000-1200 M ...”), eső pedig a felszállás idején már nem esett. A 7:00 LT-kor kiadott, 06:00-12:00Z-re szóló nemzetközi szabványú ún. GAMET távirat pedig közepes, helyenként súlyos fokozatú jegesedést írt, 1200m AMSL felett („... MOD, ISOL SEV ABV 4000 FT AMSL ...”).

Megjegyzendő azonban, hogy a repülésmeteorológiai veszély, illetve előrejelzések alapvetően a légi jármű sárkányának jegesedéséről szólnak. A porlasztó-jegesedés esélyét a fentebb részletezett adatokból, illetve ábra alapján szokás megállapítani.