



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

124/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI FÖLDI ESEMÉNY

Budaörs-repülőtér

2003.06.21.

**HA-SDF: lajstromjelű
Z-726 : típusú motoros repülőgép**

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:	124/2003
MRSZ-BISZ eseményszám:	21/2003
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos:	Magyar Repülő Szövetség
Gyártó:	Moravan
Típus:	Z-726
Azonosító jele:	HA-SDF
Az eset helye:	Budaörs-repülőtér /előtér/
Eset ideje:	2003.06.21. 14 óra 10 perc
Eset kategóriája:	légiközlekedési földi esemény

ÁTTEKINTÉS

A pilóta beleült az épület előtti előtéren az előkészített repülőgépbe utasával, majd motorindítás után nekigurult az előtte álló térvilágító ideiglenes lámpának. A légsavar sérült. Az esetet a PoLéBiSz üzemeltetői hatáskörbe utalta.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc

Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. január 09.

Amely szerint a gurulást a pilóta figyelmetlenül kezdte meg, nem vette figyelembe a gép körüli akadályokat, ezért ütközött az ideiglenesen felállított kandelábernek.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A szóban forgó időben június 20-22.-én a Budaörsi repülőtér és a hangárok egy részét rendezvény céljaira használták. A rendezvény kapcsán különféle korlátozásokat (elkerítés, éjszakai megvilágítás stb.) léptettek életbe, amihez folyamatosan kellett alkalmazkodni, a gépek mozgásával és mozgatásával. Az előtér és a repülőtér közé kordont húztak és helyenként térvilágító lámpákat telepítettek. A pilóta helyi repülésre indult volna utasával és a gurulás megkezdése után rögtön nekiütközött a gép előtt álló térvilágító állványos lámpának.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légijármű rongálódás: Mindkét légsavartoll sérült.

1.4.Egyéb kár: A térvilágító lámpatest és a tartószerkezet deformálódott.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	Nincs adat
Kora, neme:	„
Képesítése:	„
Jogosítása:	„
Szakmai érvényessége:	„
Eü. érvényessége:	„
Összes repült ideje:	„
Összes felszállása:	„
Típuson repült ideje:	„
Típuson felszállása:	„
Utolsó hónapban felszállása:	„
Utolsó napon felszállása:	„

1.5.2.Az utas/növendék adatai:

Nincs adat

1.6.Légijármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	Z-726
Lajstromjele:	HA-SDF
Gyári száma:	1358
Gyártó ország:	Csehszlovákia
Gyártó vállalat:	Moravan
Gyártási év:	1977
Alkalmassági biz. száma:	SD-5
Érvényessége:	2004.05.16.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	9780 fsz.	2903 óra
-nagyjavítás óta:	1813 fsz.	743 óra
-karbantartás óta:	57 fsz.	17 óra

Üres tömege: 694 kg max.felszálló tömege: 985 kg
 Ülésterhelés tényleges: 150 kg
 Üzemanyag: 60 lit
 Súlyponthelyzet: megengedett határokon belül.

1.6.2. A motor adatai:

Típusa: M137AZ
 Gyártási száma: 143006
 Gyártási ideje: 1974
 Motorkönyv száma: 492

Üzemideje összesen

- gyártás óta: 1157 óra
 - nagyjavítás óta: 456 óra
 - utolsó karbantartás óta: 7 óra

1.6.3. A légcsonar adatai:

Típusa: W 503/A
 Gyári száma: 73053782
 Üzemideje összesen
 - gyártás óta: 1554 óra 45 perc
 - nagyjavítás óta: 738 óra 10 pc

1.7.Meteorológiai adatok: Az eset szempontjából érdektelen.

1.8. Navigációs berendezések: Az eset szempontjából érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat a gép és a Budaörsi AFIS szolgálattal.

1.10. Repülőtéri adatok: A repülőtér esetenként rendezvények céljára rendelkezésre bocsátja a területét illetve épület (hangár) kapacitását, hogy ezzel is elősegítse saját fenntartását. Természetesen ilyenkor kétoldalú szerződésben rögzítik a felhasználás módját illetve az egyedi és a közös kötelezettségeket.

Jelen esetben a „magas szerződő fél” háromnapos üzemi rendezvényt tartott, és a megegyezés szerint kordonnal, levert fa cölöpök (a fűvön) illetve fém lábak (a betonon) és azokon szalag segítségével különítette el a rendezvény területét az egyéb repülőtéri mozgástól. Az elzárt területhez tartozott a hangár fele, a beton előtér nagy része és a fűves előtér hangárhoz közel eső része. Hogy mégis biztosítsák a repülőgépek hangárból ki és bejutását, a kordonnál időnkénti „zsilipelésekben” egyeztek meg. Mivel éjszakai működésre is berendezkedtek, elkülönített (kordonnal) és megvilágított (kihelyezett mobil állványos lámpákkal) éjszakai parkolóhelyet is kialakítottak az épület előtti előtéren.

Egyébként a repülőtér érvényes üzembentartási engedéllyel rendelkezett.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A gép mindkét légsavartollának a végei sérültek, továbbra az állványos lámpa sérült.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség igazságügyi orvos szakértői 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 szervezetek jellemzésére nem kellene külön kitérni, ha nem kívánczna ide két megjegyzés. Ugyanis ebben az esetben a repülések szervezésében és tervezésében, végrehajtásában elvben nincs semmiféle változás, azonban a gyakorlati végrehajtás közben állandó egyeztetésben és összehangoltságban kell tevékenykedni a szerződő fél rendezőgárdájával. Ez azt jelenti, hogy időnként és esetenként plusz főre lenne szükség a gépelőkészítésnél, de ez a valóságban mindig meg szokott oldódni úgy, hogy a repülőgépek személyzete is besegít ezekbe, amikor a szükség úgy kívánja.

A másik, hogy nem tudtam az 1.5. pontot kitölteni, mert az érintett pilótával 5 alkalommal egyeztettem időpontot és egyik alkalommal sem jelent meg, ezért részben adathiányos a jelentés és nem szerepel benne a pilóta nyilatkozata sem.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A pilóta a repülőtér környéki bevásárló központot és környékét szeretne volna bemutatni utasának, ezért bejelentette a repülési szándékát és az időpontot a műszaki szolgálatnak. Ezért a műszak a legkézenfekvőbb kordonnyitás idejében több más géppel együtt kihozta a hangárból a HA-SDF lajstromjelű Z-726 típusú gépet.

Mivel a hangárhoz közeli füves előtér már zsúfolt volt repülőgépekkel, így azt az épület előtti beton előtérre állította ki és előkészítette a repülésre.

Ezenközben a rendezvény rendezői pedig az éjszakai megvilágított parkolóhelyet alakították ki ugyanitt, kordonnal és helyenként lámpákkal, úgyhogy a repülőgép be lett kerítve.

Kettő óra tájban a pilóta és utasa készülődni kezdett a repülésre. Miután beültek, a társaik elfordították a repülőgépet közel 90°-kal. Erre azért volt szükség, mert a gép orral a kordon felé állt, mégpedig elég közel, és az köztudott, hogy nem mindig lehet szűken megfordulni ezzel a típussal. Szerencsétlenségre a gép megállításának iránya pontosan egy ott elhelyezett térvilágító lámpa felé mutatott.

A kisegítő barátok úgy gondolták, hogy a szűk forduló problémáját megoldották, a továbbiakban a pilóta megfelelően fog gurulni figyelemmel az akadályokra. A pilóta valószínűleg azt gondolta, hogyha már elfordították a gépet, akkor biztosan olyan irányba állították, hogy előtte már nincs akadály. Így aztán, amikor a pilóta indította a motort, a farokkerekes gép korlátozott előre kilátása miatt nem láthatta a pontosan előtte álló akadályt. Motorindítás után bejelentette a toronyszolgálatnak a gurulási szándékát, amit az AFIS szolgálatot teljesítő nyugtázott, majd a repüléshez kapcsolódó adminisztrációval foglalkozott (írta a könyvbe az érkező és induló gépeket, üzemeltetőt, pilótát stb.).

A pilóta megkezdte a gurulást úgy, hogy egy kordonhézagnál szándékozott elhagyni az előteret. Azonban közvetlenül a gurulás megkezdése után hallotta a csattanást és a látómezeje szélén észlelte a lámpa és lámpaállvány gépe alá kerülését. Ezután megállt és kikapcsolta a gyújtást és a fogyasztókat.

A repülési szabályokban egyértelműen rögzítve van, hogy a pilótának mindent meg kell tenni az ütközések elkerülése érdekében a levegőben és a földön, akár irányítással rendelkező akár nem rendelkező repülőtéren. Tény az is, hogy a pilóta tudta hogy vannak és a gépbe szállás előtt látta is az akadályokat.

Bár az ott tartózkodók közül néhányan szóltak, hogy ügyeljen az akadályokra, konkrétan arra a lámpára senki sem hívta fel a pilóta figyelmét, mert úgy gondolták, hogy biztosan látja. Az AFIS szolgálat külön nem hívta fel a figyelmét az előtte lévő akadályokra, mert úgy gondolta, hogy a pilóta úgyis kikerüli, hiszen a gurulást csak látással és az akadályoktól megfelelő biztonsági távolságban végezheti a pilóta, természetesen saját felelősségére. Mivel a rendezvény működése miatt állandóan változott a helyzet, előre kidolgozott gurulási rendet nem lehetett meghatározni, ezért is gondolta azt a szolgálat, hogy a pilóta csak megfelelő tájékozódás és az akadályok szemrevételezése után, annak figyelembevételével hajtja végre a gurulást.

3. Következtetések

Az esemény közvetlen oka, hogy a pilóta nem kellő körültekintéssel hajtotta végre a gurulást, amiért is az ideiglenesen az előtér szélén felállított termegvilágító lámpának ütközött a légsavarjával. Az ütközés létrejöttét a következő jelenségek és cselekedetek is elősegítették, illetve befolyásolták:

- a repülőtéren nem a megszokott formában zajlott a hangár és épület körüli forgalom;
- a repülőgép nem olyan helyen állt, ahonnan közvetlenül, akadálymentes útvonalon gurulhatott volna a pilóta;
- a pilóta amikor beszállt a gépbe, az még a kordonnal szembe fordítva állt, és gépben ülve fordították el a gépét 90°-ra jobbra;
- bár a segítők szóltak, hogy ügyeljen az akadályokra, arra a konkrét lámpára senki sem hívta fel a figyelmét;
- az eset az AFIS szolgálat közvetlen látóterében történt, de a szolgálat nem tartotta fontosnak a figyelmét felhívni az akadályokra, mert úgy gondolta, hogy aki ott a gépbe beszáll, abban tudatosodni kell az ott lévő akadályok helyzetének.

És itt akkor érdemes megállni egy néhány gondolat erejéig. Régebben a kisgépes repülésirányítással nem rendelkező repülőtereken is volt repülésvezető, esetleg másod vagy harmadosztályú repülésirányító, aki bizonyos mértékben repülésvezetési feladatot is ellátott. Ebből eredően egy alkalommal pontosan Budaörsön éleződött ki a helyzet, hogy ki is jogosult a végső döntést meghozni. Valószínűleg ennek az eseménynek a kapcsán erősödött fel az a meggyőződés, hogy nem irányított repülőtéren nem lehet repülésvezető, legfeljebb tájékoztató szolgálat. A tájékoztató szolgálat nem utasíthat, nem engedélyezhet, nem tilthat, csak tájékoztathat, javasolhat, segítséget adhat.

Ha a tájékoztató szolgálat azt közli –,Uram, amennyiben Ön nem szereti közlekedni hallani az éles csattanó hangokat, akkor azt tanácsolom, hogy forduljon el (megfelelő jobb vagy bal), vagy álljon meg a teljesíthető legrövidebb időn belül, mert különben hallani fogja, ugyanis Ön előtt áll egy (tetszés szerinti) akadály” akkor régen bekövetkezik az esemény, amire ezt a mondókát befejezi, még akkor is, ha ennek jóval rövidebb változatát vezeti elő. Ilyenkor csak egyet lenne szabad mondani –,azonnal álljon meg”!-, de ezt az AFIS szolgálat nem teheti! Más kérdés, hogy az AFIS szolgálat sem tehető felelőssé nyilvánvaló pilótahibákért vagy egyéb szabálysértésekért. Ugyanis ha az AFIS szolgálat tanácsolja, vagy közli hogy melyik a használatos pálya, akkor a pilóta dönthet-e másképpen? Mert döntött már másképpen, és elő is fordult, hogy kettő gép egymással szembe startolt! És akkor ne is beszéljünk azokról a repülőterekről (pedig az a több) ahol még AFIS szolgálat sincs.

Akárhogy is nézzük nem kerülhető meg a repülésvezetői problémakör megoldása irányítással nem rendelkező repülőtereken, nevezzék ezt bárhogyan, vagy bárminek, de bizonyos jogkörrel kell hogy rendelkezzen. És ez ismét felveti a repülőterek szakszemélyzettel való feltöltésének a kérdését is. Százszor jobb egy egységes állami repülőterhálózatot fenntartani, akár adminisztratív, akár felügyeleti, akár nemzetbiztonsági szempontok miatt is, mint különböző, esetleg ellehetetlenült helyzetbe került magán vagy sportszervektől megkövetelni a működtetésüket.

Tekintve, hogy az öt beígért találkozás egyikén sem jelent meg az eseményben érintett gépparancsnok, a jelentést a szemtanúk és a résztvevők elmondása alapján, valamint a repülőtéri állapotok ismeretében készítettem el. Tulajdonképpen ebben az esetben a pilóta meghallgatása nem sokat változtatna a megítélésben, de más esetekben nagyon fontos lehet a nyilatkozata illetve a hozzá fűzni valója. Ezért a kivizsgálók jogosítását akár az érintettek meghallgatásával kapcsolatosan, akár egyéb vonatkozásokban is (lásd ejtőernyős események, ahol nem állnak a rendelkezésre és eltűntetik az eseményben szereplő ejtőernyőt stb.) enyhén szólva rendezetlennek tartom.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, elegendő a pilótákban tudatosítani a felelős magatartás szükségességét.

Azonban a légügyi vagy légiközlekedési hatóságnak át kellene gondolni a kisgépes repülőterek felügyeleti, ellenőrzési és irányítási problémaköreinek helyzetét, beleértve a szükséges szolgálatok és jogosítások kérdéseit is, és megnyugtató módon rendezni az akut problémákat.

Azt még jelen pillanatban sem tudom eldönteni, hogy kinek a hatáskörébe tartozik és hogyan a 13/2000 sz. együttes rendelet megváltoztatása, az eddig felgyűlt tapasztalatok alapján, mert ebben az esetben csak a kivizsgáló szervezet jogosítását érinti a változtatás szükségessége.

Tekintve, hogy esetünkben is a rendőrségen és az ügyészségen kívül jogköre csak a PLH-nak van, érdemes lenne megfontolni hatósági körben, hogy vajon szükséges-e érvényes szakszolgálati engedéllyel vagy egyéb repüléssel kapcsolatos jogosítással rendelkezni annak a személynek, aki okozója, szemtanúja vagy bármi módon részese egy repülőeseménynek és nem teszi meg azt a szívességet, vagy nem veszi azt a fáradságot, hogy a kivizsgáló szervnek a tőle elvárható módon megadja a szükséges segítséget (és akkor még nem is beszélünk azok köréről akik nem kapcsolódnak szorosan a repüléshez).

5. Függelék

Mellékletek: 1 számú /1 lap/: A szemtanú nyilatkozata
 2 számú /1 lap/: AFIS szolgálat nyilatkozata
 3 számú /1 lap/: 2 db Fénykép

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2004. március 10.

.....
 Spang Ferenc
 MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs