



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

164/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI FÖLDI ESEMÉNY

Hármashatárhegy-repülőtér

2003.08.05.

**HA-SBN és HA-4250: lajstromjelű
PZL-101 és Fóka 5: típusú repülőgépek**

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 FÖLDI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	164/2003
MRSZ-BISZ eseményszám:	29/2003
Üzembentartó:	Műegyetemi Sportrepülő Egyesület
Tulajdonos:	Műegyetemi Sportrepülő Egyesület
Gyártó:	Varsó Repülőgép Gyár, ZSLS-WROCLAW
Típus:	PZL-101 és Fóka 5
Lajstromjele:	HA-SBN és HA-4250
Az eset helye:	Hármashatárhegy-repülőtér
Eset ideje:	2003.08.05. 14 óra 15 perc
Eset kategóriája:	légi közlekedési földi esemény

ÁTTEKINTÉS

Az eseményt a bekövetkezése után azonnal jelentette a repülőtér alkalmazottja a PoLéBiSz illetve az MRSZ-BISZ ügyeletesének. A PoLéBiSz igazgatója 08.05.-én az esemény szakmai kivizsgálását az MRSZ-BISZ hatáskörébe utalta.

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

A KSzB vezetője:	Spang Ferenc	Repülésbiztonsági főmunkatárs
A KSzB tagja:	Oross János	eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. november 20.

Az esemény oka, a figyelmetlenül, nem kellően megtervezetten végrehajtott gurulás volt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.Az esemény lefolyása: A HA-SBN lajstromjelű vontató repülőgép, a startra guruláskor, nekiütközött a vontatni kívánt vitorlázó repülőgép mögött álló másik repülőgépnek.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légijármű rongálódás: A HA-SBH bal szárnyán az ívelőlap kilépőéle sérült és a középső forgásponti borda. 2 db kisduc merevítő törött.

A HA-4250 jobb szárnyán a csűrő kilépőél sérült és a szárnyvégtől 1,5 m-re a borítás a segéd tartónál elvált a csűrő vájatban.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A HA-SBN pilótájának adatai:

Szakszolgálati engedélye:	00-5674
Kora, neme:	29 éves, férfi
Képesítése:	vit. és mot pilóta
Jogosítása:	vit.okt, vont pilóta
Szakmai érvényessége:	2003.12.31.
Eü. érvényessége:	2004.03.07.
Összes repült ideje:	110 óra motoros
Összes felszállása:	950 fsz.
Típuson repült ideje:	nincs adat
Típuson felszállása:	900 fsz.
Utolsó hónapban felszállása:	nincs adat
Utolsó napon felszállása:	nincs adat

1.6.Légijármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	PZL-101	Fóka-5
Lajstromjele:	HA-SBN	HA-4250
Gyári száma:	119296	W-419
Gyártó ország:	Lengyelország	Lengyelország
Gyártó vállalat:	Warso Repülőgépgyár	ZSLS-Wroclaw
Gyártási év:	1969	1968
Alkalmassági biz. száma:	522686/2002.	521596/2003.
Érvényessége:	2003.09.06.	2004.05.16.
Sárkánykönyv száma:	0178	521/2

Összes felszállás

-gyártás óta:	19556 fsz.	3535 fsz.
-nagyjavítás óta:	4123 fsz.	510 fsz.
-karbantartás óta:	138 fsz.	18 fsz.

Összes repült idő	PZL-101
-gyártás óta:	3544 óra 06 perc
-nagyjavítás óta:	494 óra 46 perc
-karbantartás óta:	26 óra

PZL-10	
üres tömege:	1037 kg
max.felszálló tömege:	1650 kg

Fóka-5	
üres tömege:	257,5 kg
max.felszálló tömege:	357,5 kg
hasznos terhelés min:	70 kg
hasznos terhelés max:	100 kg

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	AI-14R
Gyártási száma:	KA-80976
Motorkönyv száma:	170/K/L/77

1.6.3. A légsavar adatai:

Típusa:	US-122000
Gyári száma:	K-8581

1.7.Meteorológiai adatok: Hőmérséklet 34°C, légnyomás 765 Hgmm (1019,9hPa), szélsébség 0-2 m/s, látástávolság 15 km, felhőzet 3/8 okta h 1300 m

1.8. Navigációs berendezések: A típusnak megfelelő alap berendezések.

1.9. Összeköttetés: Rádió összeköttetés biztosítva.

1.10. Repülőtéri adatok: Hármashatárhegy repülőtér, érvényes üzembentartási engedéllyel rendelkező.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A légijárműben adatrögzítőt nem használtak.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Roncs nem keletkezett, a sérülés földi gurulás közben történt.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség igazságügyi orvosszakértői 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 MSE üzemben tartásában van a repülőtér és az érintett repülőgépek. Az egyesület a tervezett feladatra megfelelő felkészültséggel és engedéllyel rendelkezett. A kivizsgálás során megfelelően együttműködött a bizottsággal

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A HA-SBN lajstromjelű vontató repülőgép, a repülőtér 31-es pálya várópontján állt. Ez a felszálló pályához viszonyítva egy kiemelkedésen van. Előtte balra 20 méter távolságra, a lejtő aljában volt két vontatásra várakozó vitorlázó repülőgép. A vitorlázó pilóták kérésére, a vontató pilóta a gépével, az elől álló „Pirat” elé akart gurulni valószínűleg úgy, hogy a két vitorlázó gép mögött haladjon el. Néhány méter gurulás után, a pilóta egy enyhe jobb fordulót kezdett, ekkor látta meg közvetlenül maga előtt a Fóka-5 típusú repülőgép felemelt jobb szárnyát. Fékezett és intenzíven „belépett” jobbra, azonban az ütközést már nem tudta elkerülni, csupán jelentősen csökkentette annak sebességét. A vitorlázó repülőgép jobb szárnya a PZL-101 repülőgép bal szárnya és a merevítő dúc közé szorult. A Fóka-5 pilótája látta, hogy a vontató gép az ő repülőgépe felé halad, ezért megpróbálta eltolni a gépét, majd amikor ez nem járt sikerrel, integetett és kiabált a motoros pilótának, azonban ő ezt nem észlelte.

3. Következtetések

Az eseményt egyértelműen az okozta, hogy a vontatópilóta túl későn kezdte el a jobb forduló végrehajtását. A két vitorlázó gép helyzete nem változott az után, hogy ő beszállt a repülőgépebe. Tehát azok pozícióját ismerve kellett volna az útvonalát kiszámítani. Valószínűleg a lejtő miatt érkezett a vártnál korábban a várakozó gépek közelébe.

Az adott körülmények között azért is igényelt volna a gurulás nagyobb figyelmet, mivel a lejtőről lefelé haladva, erőteljes fékezés esetén fennáll a gép orra billenésének lehetősége. Tehát nem csak a farokkerekes gép adottságai miatt a látása, hanem a manőverező lehetőségei is korlátozottak voltak.

Az is egy lehetőség lett volna, -mivel a rendelkezésére álló rövid út miatt az „S” elve gurulás nehezen megvalósítható-, hogy segítséget kér a helyszínen lévő, még várakozó Fóka-5-ös repülőgép pilótájától, és az ő irányítását figyelembe véve halad.

4. Biztonsági ajánlások

Az eseménnyel kapcsolatban a bizottság intézkedés kiadását nem látja szükségesnek. Azonban célszerű ismertetni ezt az eseményt a vontató pilótákkal, és felhívni a figyelmüket a gurulások gondosabb megtervezésére és végrehajtására.

5. Függelék

Mellékelve: 2 db fénykép /1 lap/

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2004. február. 12.

.....
Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs