



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

214/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Jakabszállás

2003.09.25.

HA-SJK: lajstromjelű

C-152 : 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:	214/2003
MRSZ-BISZ eseményszám:	48/2003
Üzemeltető:	CENTRO-PLANE Kft.
Tulajdonos:	CENTRO-PLANE KFT.
Gyártó:	Cessna Aircraft Company
Típus:	C-152
Lajstromjele:	HA-SJK
Az eset helye:	Jakabszállás-repülőtér 32. pálya
Eset ideje:	2003.09.25. 16 óra 05 perc
Eset kategóriája	légi közlekedési esemény

ÁTTEKINTÉS

A légi jármű bal főfutója átstartolás közben felkapott egy pályaszegélyező műanyag bóját, ami a vízszintes vezérsík bal oldalának ütközött sérülést okozva. Az eseményt szeptember 26.-án 9 óra-kor jelentették az MRSZ-BISZ-nek, ahonnan jelentették a PoLéBiSz-nek. A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát 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. november 07.

Amely szerint az esemény oka, hogy a pilóta viszonylag kis gyakorlatával nem tudta a gép oldalra sodródását megakadályozni.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Útvonalrepülés közben Jakabszállás repülőterén leszállást és átstartolást hajtott végre a pilóta C152-es gépével, amikor is elemelkedés közben a bal főfutójával nekiütközött a pályát szegélyező műanyag bójának. A csattanás után a pilóta nem tapasztalt és nem vett észre rendellenességet, ezért tovább folytatta a repülési feladat.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légijármű rongálódás: A bal gumibroncs festéknyom, a vízszintes vezérsík bal borítása sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	00-7626
Kora, neme:	27 éves, férfi
Állampolgársága:	magyar
Képesítése:	PPL-A
Jogosítása:	nincs
Szakmai érvényessége:	2005.09.22.
Eü. érvényessége:	2008.02.08.
Összes repült ideje:	70 óra
Összes felszállása:	154 fsz.
Típuson repült ideje:	70 óra
Típuson felszállása:	154 fsz.
Utolsó hónapban felszállása:	40 fsz.
Utolsó napon felszállása:	6 fsz.

1.5.2.Az utas adatai:

007704
25 éves, férfi
magyar
PPL-A
nincs
2005.09.22.
2008.03.14.
50 óra
140 fsz.
50 óra
140 fsz.
20 fsz.
2 fsz.

1.6.Légijármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	C-150
Lajstromjele:	HA-SJK
Gyári száma:	15284860
Gyártó ország:	USA
Gyártó vállalat:	Cessna Aircraft Company
Gyártási év:	1981
Alkalmassági biz. száma:	4270
Érvényessége:	2004.05.30.

Összes felszállás

-gyártás óta:	nincs adat
-nagyjavítás óta:	nem volt nagyjavítva
-karbantartás óta:	23 fsz.

Összes repült idő

7337 óra 40 perc
nincs adat
12 fsz.

Üres tömege: 548,4 kg max.felszálló tömege: 757,5 kg tényleges: 756,4 kg
 Ülésterhelés: 130 kg Üzemanyag: 98 liter
 Súlyponthelyzet: a megengedett határokon belül.

1.6.2. A motor adatai:

Típusa: Lycoming 0235-L2C
 Gyártási száma: RL-24057-15
 Gyártási ideje: 2002.10.12. (nagyjavítva)
 Üzemideje összesen
 - gyártás óta: 2817 óra 58 perc
 - nagyjavítás óta: 417 óra 58 perc
 - utolsó karbantartás óta: 12 óra

1.6.3. A légszavar adatai:

Típusa: Sensenich 72CK56-0-52
 Gyári száma: K 7474
 Üzemideje gyártás óta: 2000 óra (100 óra hosszabbítás)

1.7. Meteorológiai adatok: hőmérséklet 20°, szél 30°-ról 2-4 m/sec

1.8. Navigációs berendezések: A típusra rendszeresített, érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Reprádió, jelen esetben a repülőtér nem forgalmazott.

1.10. Repülőtéri adatok: Jakabszállásnak érvényes üzemeltetési engedélye van.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A bal főfutón csak festéknyomok, a bal vízszintes vezérsík orr borítása deformálódott.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség 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: Vizsgálat nem volt indokolt.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A 27 éves friss jogosítással rendelkező pilóta úgyszintén fiatal pályatársával, mint utassal gyakorló útvonal repülésre indult Budaörsről Kiskunfélegyháza, Jakabszállás, Szeged, Dunaújváros, Budaörs útvonalra. Jakabszállás repülőtérhez közeledve forgalmazni próbált, hogy a leszállási és átstartolási szándékát jelezze, de a repülőtéri szolgálat nem működött. Ezért a gép parancsnoka úgy határozott, hogy a szélzsák mozgásából észlelt szélirányt és szélsébséget figyelembe véve, végrehajtja a leszállást, mert a körzetben egyéb forgalmat sem észlelt.

A 32-es szilárd burkolatú pályát választotta, amelyhez oldalszélben lehetett behelyezkedni. Elmondása szerint a leszállás utáni gyorsítás szakaszában, a repülőtéri épületek takarásából kikerülve az oldalszél hatása erősödött, és úgy érezte, hogy nem tudja a pályán irányba megtartani a repülőgépet oldalra sodródás nélkül. Ezért a lehetőségek szerinti mielőbbi elemelkedést választotta, ami kb. 65 csomós sebességnél meg is történt, de a bal futó (már a levegőben) nekiütközött a szegélyjelző műanyag bójának. Az ütközést érezve, és a csattanást hallva szemrevételezte a futóművet, de mivel elváltozást nem észlelt, úgy határozott, hogy folytatja a feladatát.

18 óra 05 perc-kor szállt le a Budaörsi repülőtérre, majd elmondta a műszaki szolgálatnak, hogy mi történt, és kérte, hogy vizsgálják át a futóművet. A műszaki szolgálat alaposan átvizsgálta a futóművet, de a festéknyomon kívül egyéb sérülést, deformációt, rendellenességet nem észlelt. A gyér világítás és a rohamos sötétedés miatt abbahagyták a bejelentés utáni átvizsgálást és betolták a repülőgépet a hangárba. Másnap reggel a repülőgép repülésre történő előkészítésekor vette észre a szolgálat, hogy a vízszintes vezérsík bal oldali részén a burkolat horpadt és deformálódott. Ugyanis a repülés utáni vizsgálat befejezésének idejét összevonták a repülés előttivel, a „Motoros repülőgépek üzemeltetési szabályai” című kiadvány 18. oldala értelmében, (Légügy által jóváhagyva L.1/1951/91 számon). Ekkor jelentették az eseményt az MRSZ-BISZ-nek.

3. Következtetések

Az esemény közvetlen oka, hogy a pilóta ezzel a kis gyakorlataival (70 óra) nem tudott megbirkózni a keskeny pálya és az oldalszél által keltett követelményekkel. Közvetett ok, hogy vállalkozott a képességeit meghaladó feladatra.

Mivel a pilóta érezte az ütközést és hallotta is a csattanást, továbbá a szeme sarkából látta is a repülőgépnek a szegélyjelek felé való sodródását, természetesen csak a futómű sérülésre gondolt. Ebben a tekintetben megoszlanak a vélemények, hogy mi a helyes: ilyen esemény után azonnal visszaszállni, adott esetben az ismeretlen repülőtérre, vagy pedig a feltételezett hibával vagy sérüléssel hazarepülni az „otthoni” ismert repülőtérre.

Mindenesetre elég nagy repülési tapasztalattal kell rendelkezni annak a pilótának, aki meg tudja állapítani egy ilyen esetben, hogy a repülőgép további repülése rejt-e újabb kockázatot vagy sem. Ebben az esetben egyik pilóta sem rendelkezett megfelelő gyakorlattal, tehát vissza kellett volna szállniuk a repülőtérre és meggyőződni a repülőgép repülőképese állapotáról, vagy pedig tanácsot kellett volna kérniük.

Az esemény kapcsán külön biztonsági intézkedések kiadása nem szükséges, azonban az elméleti felkészítések alkalmával részletesen és alaposan foglalkozni kell a rendkívüli események eseténi teendőkkel. Továbbá tudatosítani kell az állománnyal még persze növendék korukban (mert azután ilyenről csak a hivatásosak esetében lehet szó), hogy minden újabb vagy fokozottabb felkészülést igénylő feladatokra csak akkor vállalkozhatnak, ha arra megfelelően felkészültek, vagy felkészítették őket.

Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: A pilóta nyilatkozatok
2 számú melléklet /1 lap/: A szerelő nyilatkozata
3 számú melléklet /1 lap/: Légijármű Üzeminapló kivonat
4 számú melléklet /2 lap/: 3 db fénykép

Budapest, 2003. október 07.

 **Balog Ferenc**
BIZTONSÁGI SZERZŐ vezető