

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budapest

1675 Pf.: 62

2002. október

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET ZÁRÓJELENTÉS ny. szám: 36/2002

Üzembentartó:	Centro Plane Kft.	Magyar Repülő Szövetség
Gyártó:	Cessna Aircraft Company, USA	Moravan Národní Podni Otrokovice, Csehszlovákia
Típusa:	Cessna 152	Z-526F
Nemzetisége:	magyar	magyar
Lajstromjel:	HA- LJK	HA-SAU
Eset helye:	LHBS /Budaörs Repülőtér/	
Eset ideje:	2002. 03. 28. 14 óra 22 perc (helyi idő)	
Eset kategóriája:	Légiközlekedési baleset	

Áttekintés.

A légiközlekedési balesetről Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (továbbiakban PoLéBiSz) ügyeletesét a Budaörs repülőtér AFIS szolgálat - ami egyben a Magyar Repülő Szövetség (továbbiakban MRSz) Repülésbiztonsági Szolgálat ügyelete - tájékoztatta 2002. 03. 28-án 14 óra 35 perckor.

A légiközlekedési balesetről értesítést kapott az ORFK ügyelet és a Polgári Légiközlekedési Hatóság. A légiközlekedési baleset kivizsgálását a PoLéBiSZ végezte. A PoLéBiSz igazgató az eset szakmai vizsgálatát végző személyeket megbízta.

PoLéBiSz részéről:	Ferkel László Burda Pál
Üzemeltetők részéről:	Spang Ferenc lett delegálva

A légiközlekedési baleset a HA-SAU lajstromjelű, Zlin 526 F típusú légi jármű vezetőjének figyelmetlensége miatt következett be.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása.

2002. 03. 28-án 14 óra 20 perckor a HA-SJK lajstromjelű, Cessna 152 típusú repülőgép vezetője növendékével a fedélzetén a repülési feladat (gyakorló repülés) végrehajtása után leszállt a 09 jobb futópályára (RWY 09 R) a budaörsi repülőtéren. A leszállás utáni kigurulást követően a légi jármű vezetője tájékoztatta az AFIS szolgálatot, hogy jobbra elhagyja a futópályát és begurul a Centro Plane Kft. állóhelyére. Az AFIS szolgálat az állóhelyre való gurulás nyugtázását követően a HA-SAU lajstromjelű, Zlin 526F típusú repülőgép vezetőjének gurulási szándékát nyugtázta az MRSz nyugtázó sor keleti végétől a vitorlázó-műrepülő starthelyre. A nyugtázó sorból egy 270°-os forduló megtétele után a repülőtér nyugati végéhez történő egyenes vonalú gurulás végrehajtását végezte a légi jármű vezetője. A HA-SJK lajstromjelű repülőgép vezetője a gurulás közben észlelte, hogy a HA-SAU lajstromjelű repülőgép guruló útja vélhetően keresztezi guruló útját ezért lassított, majd megállt a guruló területen. A HA-SAU lajstromjelű repülőgép vezetője kb. 200 méter gurulás megtétele után a tőle balra lévő gyalogos sporttársára figyelt, amikor jobboldalt a már álló HA-SJK lajstromjelű repülőgép orr részének (motor burkolatának és járó légcsvárjának) ütközött a repülőgép jobb szárnyával. Az ütközés következtében a HA-SAU lajstromjelű repülőgép beperdült és kb. 20 méter megtétele után a menetirányára merőlegesen megállt, az álló HA-SJK lajstromjelű repülőgép alapjáratú fordulatszámán forgó motorja megállt. A baleset során személyi sérülés nem történt, a légi járművek javítható mértékben sérültek.

1.2 Személyi sérülések.

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb /semmilyen	3	0	0

1.3 A légi jármű rongálódása.

Az ütközés következtében a HA-SJK lajstromjelű repülőgép műanyag motorburkolata összetört, a két légcsvartollon karcolásos sérülések illetve a HA-SAU lajstromjelű repülőgépszárny törővégétől származó festéknyomok találhatóak. A HA-SAU lajstromjelű repülőgép jobbszárny sérülései: a középrészénél megrogyott, a csűrő leszakadt, a belépőél és a törővég roncsolódott.

1.4 Egyéb kár.

Egyéb kárról az eset vizsgálata idején a PoLéBiSz tájékoztatást nem kapott.

1.5. A személyzet adatai.

1.5.1. A Z-526F típusú légi jármű parancsnok adatai.

Szakszolgálati engedélye: Magyar Kereskedelmi Pilóta (HCPL)
Kora: 60 éves férfi
Képesítése: motoros A, B, vitorlázó
Jogosítása: oktató, berepülő, vontató, terepvontató
Szakmai érvényessége: 2002. 12. 31.
Egészségügyi érvényessége: 2002. 02. 12.

Összes repült ideje: 7500 óra
Összes felszállása: 15000
Típuson repült ideje: 950 óra
Típuson felszállása: 1500
Utolsó 30 nap alatt 220 felszállást teljesített.
Az utolsó napon 1 felszállást teljesített.

1.5.2. A Cessna 152 típusú légi jármű parancsnok adatai.

Szakszolgálati engedélye: Kereskedelmi Pilóta (CPL)
Kora: 33 éves férfi
Képesítése: motoros A, B
Jogosítása: oktató
Szakmai érvényessége: 2002. 12. 31.
Egészségügyi érvényessége: 2003. 02. 21.

Összes repült ideje: 625 óra 40 perc
Összes felszállása: 1220
Típuson repült ideje: 162 óra
Típuson felszállása: 375
Az utolsó 30 nap alatt 42 felszállást teljesített.
Az utolsó napon 5 felszállást teljesített.

1.5.3. A Cessna 152 típusú légi jármű növendék.

Szakszolgálati engedélye: Magán Pilóta (PPL)
Kora: 39 éves férfi
Képesítése: motoros A

1.6. A légi jármű adatai.

A légi járművek érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkeztek az eset idején. A tömeg és a tömegközéppont az előírt határokon belül volt. A légi járművek Mol 110LL tüzelőanyaggal és Shell W 100 kenőanyaggal voltak feltöltve.

A légi jármű típusa:	Cessna 152	Z-526F
A légi jármű lajstromjele:	HA-SJK	HA-SAU
A légi jármű gyári száma:	15284860	1292
A légi jármű gyártási éve:	1981	1974
A légi jármű összes repült ideje:	2373 óra	4232 óra
A légi jármű összes leszállás száma:	nincs adat	14640
A hajtómű típusa:	Lycoming 0-235L-2C	M-137A
Légcsavar típusa:	sensenich	V503A

1.7. Meteorológiai adatok.

Az eset nappal, kora délutáni időszakban repülésre alkalmas látási /CAVOK/ körülmények között következett be.

1.8. Navigációs berendezések.

A légi járművek navigációs berendezésekkel felszereltek, azok rendelkezésre álltak és megfelelően működtek. További vizsgálata az eset szempontjából érdektelen.

Mindkét légi jármű-vezető a budaörsi repülőtér gurulóterületen történő guruláshoz szükséges jelentési kötelezettségének eleget tett a repülőtér AFIS szolgálata felé. A balesetben érintett két légi jármű vezetőnek közel azonos időben nyugtázta a jelentését az AFIS szolgálat.

A HA-SJK lajstromjelű repülőgép vezetője a gurulóterületen történő gurulása közben felfigyelt a gurulási útvonalához képest közel merőlegesen balról közeledő HA-SAU lajstromjelű repülőgépre. Ezért lassított majd megállt a guruló területen, hogy az összeütközést elkerülje.

A HA-SAU lajstromjelű repülőgép vezetőjének elmondása alapján, a gurulás során a látóterében nem látott sem álló, sem mozgó más repülőgépet, mikor - kb. 200 méter gurulás után - balra nézett a repülőtér szélén integető sporttársára. A sporttárssal történő integetés közben jobb oldalról egy csattanásra figyelt fel, amikor a jobb szárnyvéggel nekigurult az ott álló HA-SJK lajstromjelű repülőgép motorburkolatának illetve forgó légcsavarájának.

A HA-SAU lajstromjelű repülőgép-vezető elmondása szerint:

- a repülőgép gurulási sebessége egy gyorsan haladó ember sebességével volt azonos tehát a repülőtér rendben meghatározott maximum 15 km/órás sebességet nem haladta meg,
- a repülőgéppel történő gurulás közben un. „S”-eléses manővereket hajtott végre,
- a repülőgéppel a gurulást igen erősen tűző Nappal szembe végezte.

A HA-SJK lajstromjelű repülőgép-vezető elmondása szerint, a balról érkező repülőgép nagy sebességgel és „S”-elés nélkül végezte gurulását az összeütközésig.

A baleset közelében kb. 40-50 méterre lévő szemtanúk nyilatkozatában foglaltak szerint a HA-SAU lajstromjelű repülőgép gurulási sebessége jóval meghaladta a megengedett maximális gurulási sebességet, és a gurulás végrehajtását „S”-elések nélkül végezte a repülőgép vezetője.

Mivel a HA-SAU lajstromjelű repülőgépen nincs rendszeresítve repülési adatrögzítő ezért a repülőgép gurulási paramétereit ez alapján, nem tudjuk rekonstruálni, azonban a helyszíni szemle során rögzített nyomok és a közelben tartózkodó szemtanúk nyilatkozata alapján nagymértékben valószínűsíthető, hogy a légi jármű a megengedett gurulási sebességnél nagyobb sebességgel gurult illetve ütközött neki az álló HA-SJK lajstromjelű repülőgéppel. Ugyancsak nagymértékben valószínűsíthető, hogy a repülőgép vezetője a gurulás közben nem végzett enyhe ívű „S”-eléseket, mivel nem észlelte a már 8-10 másodperce ott várakozó HA-SJK lajstromjelű repülőgépet.

Megjegyzés: A KSzB szakmailag nem, de a sporttársi segítségnyújtás alapján kifogásolja, hogy a HA-SJK lajstromjelű repülőgép vezető rádión keresztül nem figyelmeztette a közelgő repülőgép vezetőjét az ütközés veszélyére. Hiszen az ütközés elkerülése miatt állt meg.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A repülőgép vezetők repülésre alkalmas és jogosultak voltak. Mindkét légi jármű vezető megfelelő jogosultsággal, tapasztalattal, és gyakorlattal rendelkezett. A HA-SAU légi jármű vezetőjétől – a nagy szakmai tapasztalat és gyakorlat alapján – elvárható lett volna, hogy a gurulást a repülőtér rendben előírtaknak megfelelő sebességgel és a légi jármű sajátosságaiból adódóan enyhe ívű „S”-elések végrehajtásával végezze.

A repülőgépek érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkeztek.

A légiközlekedési baleset a HA-SAU lajstromjelű, Zlin 526 F típusú légi jármű vezetőjének figyelmetlensége miatt következett be.

1.9. Összeköttetés.

A légi járművek rádió berendezésekkel felszereltek voltak. A légi járművek és a Budaörs Repülőtér AFIS szolgálata között megfelelő rádió összeköttetés volt.

1.10. Repülőtéri adatok.

A budaörsi repülőtér adatai az eset szempontjából érdektelen.

1.11. Légi jármű adatrögzítők.

Ezen a típusokon nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A helyszínvázlatok és fényképmellékletek a Függelékben találhatóak.

1.13. Az orvos és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai.

Ilyen vizsgálatok elvégzése nem volt indokolt.

1.14. Tűz.

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége.

Az eset során emberi életre veszélyes helyzet nem jött létre.

1.16. Próbák és kísérletek.

Nem lettek végrehajtva.

1.17. A szervek jellemzése.

Az eset összefüggésében nem indokolt az érintett szervek jellemzésére kitérni.

1.18. Kiegészítő adatok.

Nincsenek.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:

Az eset kivizsgálása során különleges, vagy eltérő vizsgálati módszerek nem lettek alkalmazva.

2. ELEMZÉS

A kivizsgáló szakmai bizottság a rendelkezésére álló adatok, információk, dokumentációk, illetve a tanúk elmondása alapján a bekövetkezett repülőbalesetet az alábbiak szerint elemzi:

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A szakmai vizsgálat alapján az eset bekövetkezésének jellegéből adódóan (figyelmetlenség) a szakmai bizottság biztonsági ajánlás kiadását nem tartja indokoltnak.



Mészáros László
igazgató

2002. október 17.

5. FÜGGELÉK

1. HA-SJK lajstromjelű repülőgép vezetőjének nyilatkozata	1 oldal
2. HA-SAU lajstromjelű repülőgép vezetőjének nyilatkozata	1 oldal
3. AFIS szolgálatot ellátó nyilatkozata	1 oldal
4. Szemtanuk nyilatkozata	5 oldal
5. Helyszínvázlatok	2 oldal
6. Fényképmelléklet	2 oldal