

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS-TERVEZET

POLÉBISZ sorszám:	206/2002
MRSZ-BISZ eseményszám:	52/2002
Üzembentartó:	CENTRO-PLANE KFT.
Tulajdonos:	Hajdú és Társa Kft.
Gyártó:	Valentin Gmbh
Típus:	TAJFUN 17E
Lajstromjele:	HA-1214
Az eset helye:	Esztergom-repülőtér
Eset ideje:	2002. december 11.
Eset kategóriája	légi közlekedési baleset /gép sérülés/

ÁTTEKINTÉS

Budaörsről indulva Esztergom 02 pályára történő leszállás utáni kiguruláskor az orrkerék fagyott vakondtúrásba ütközött és kitört, a gép az orrára billent a légsavar is sérült.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc

rep.bizt. főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003 március 06.

Amely szerint az esemény oka, a kiszámíthatatlanul megjelenő vakondtúrás és a kemény fagy okozta talajgyenetlenség.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A HA-1214 lajstromjelű repülőgéppel a pilóta Budaörsről Esztergomba repült és leszállt a 02 futópályára. A földetérés követő kigurulás fázisában, a sebesség csökkenés miatt az orrfutó is földet ért, a gurulás további szakaszában az orrfutó egy fagyott vakondtúrásnak ütközött és kitört. A repülőgép az orrára billent, a légsavar belevert a földbe. A pilóta leállította a motort, a gép rövid szakaszon megállt.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás. Orrfutószár törött, a mechanizáció deformálódott, légsavar, motorburkolat sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 3556
 Kora, neme: 47 éves, férfi
 Képesítése: vit, mot, ATPL
 Jogositása: vit, mot, oktató
 Szakmai érvényessége: 2002.12.31.
 Eü. érvényessége: 2003.02.26.
 Összes repült ideje: mot. és vit. 2550 óra
 Összes felszállása: 3000 felsz.
 Típuson repült ideje: 85 óra
 Típuson felszállása: 75 felsz.
 Utolsó hónapban felszállása: nincs
 Utolsó napon felszállása: nincs
 Egyéb megjegyzés: aktív forgalmipilóta

1.5.2.Az utas/növendék adatai:

férfi, az eset szempontjából
 érdektelen

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: Tajfun 17E
 Lajstromjele: HA-1214
 Gyári száma: 1050
 Gyártó ország: Németország
 Gyártó vállalat: Valentin GmbH.
 Gyártási év: 1985
 Érvényessége: 2003.03.22.

Összes felszállás

-gyártás óta: 1136 felsz.
 -nagyjavítás óta: 10 felsz.
 -karbantartás óta: 10 felsz.

Összes repült idő

-gyártás óta:	1149 óra
-nagyjavítás óta:	5 óra
-karbantartás óta:	5 óra

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	Limback 2000 EB1B
Gyártási száma:	1396

Üzemideje összesen

- gyártás óta:	1768 óra
- nagyjavítás óta:	55 óra
- utolsó karbantartás óta	5 óra

1.6.3. A légszűrő adatai:

Típusa:	Hoffmann HO-V62R/L160T
Gyári száma:	A-1387N
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	131 ó 04 perc
- nagyjavítás óta:	0

1.6.4. Súlypont:

A repülőgép terhelése és súlypontja az előírt határok között volt.
Egyébként nincsenek összefüggésben az eseménnyel.

1.7. Meteorológiai adatok: Cavok, hőmérséklet-10°C

1.8. Navigációs berendezések: Az eset szempontjából érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldalú rádiókapcsolat, az eset szempontjából érdektelen.

1.10. Repülőtéri adatok: Érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típuson nincs rendszeresítve

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Normál kilebegtetett leszállás utáni kigurulás és lassulás közben kb 40 km/ó sebességnél. Lásd. 1.3.

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: Az eset szempontjából érdektelen.

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 és a repülőgép a feladatra alkalmas volt, Esztergom-repülőtér érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett. A füves repülőtereknek természetes velejárói a vakondtúrások és ezek normális esetekben állaguknál fogva nem okoznak problémát a fel- és leszállásoknál.

A vakondtúrások megjelenési helye és ideje kiszámíthatatlan, és az esetek többségében a természetes és a civilizációs erózió hatására rendszerint visszasimulnak a talajszíkra, ezért általában nem foglalkoznak külön ezek regisztrálásával és elhárításával.

Jelen esetben a kemény éjszakai és nappali fagyok ilyen irányú következményei (tudniillik, hogy az amúgy teljesen laza vakondtúrás kőkeményre fagy és megtartja keletkezett nagyságát) elkerülték a pilóta figyelmét, annál is inkább mert általában a repülőgépek futóművei ezekkel is megbirkóznak.

3. Következtetések

Mivel ezzel a repülőgéppel történt már ezt megelőzően is orrfutó kitörés talajegyenetlenség miatt, megállapítható, hogy ezt a típust nem a mostoha repülőtéri körülményekre tervezték. Németországban nagyon sok a szilárdburkolatú repülőtér, és a füves repülőterek felülete is összehasonlíthatatlanul simább a hazai repülőtereinknél, részben a kialakítás és kezelés, részben az időjárási körülmények miatt.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, elegendő a tulajdonosban illetve az üzemeltetőben a repülési feladat kiválasztásánál annak tudatosítása, hogy csak megfelelő talajállapotú repülőterekre használható ez a típus.

5. Függelék

Mellékelve: 3 db fénykép

Budapest, 2003 március 06.


.....
Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs