



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

129/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Szolnok-repülőtér

2003.06.28.

HA-SBB: lajstromjelű - PZL 101: típusú repülőgép

/Ha-JDQ - Cessna 150/

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:	22/2003
MRSZ-BISZ eseményszám:	129/2003
Üzembentartó:	MRSZ
Tulajdonos:	MRSZ
Gyártó:	PZL Lengyelország
Típus:	PZL 101
Lajstromjele:	HA-SBB
Az eset helye:	Szolnok-repülőtér
Eset ideje:	2003.06.28. 18 óra 30 perc
Eset kategóriája	esemény (földi sérülés)

ÁTTEKINTÉS

Szolnok-repülőtéren tankolás után a pilóta kigurulás közben a légcsavarjával bevert egy parkolóhelyen álló Cessna 150-es farok részébe. Az eseményt az MRSZ-BISZ-nek jelentették.

A PoLéBiSz-nek történt jelentés után a kivizsgálást üzemeltetői hatáskörbe utalták.

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.augusztus 29.
Amelyek szerint az esemény oka a pilóta helytelen orientációja.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Miután az üzemanyag raktár előtt a hangármester feltankolta a repülőgépet, a pilóta beleült, hogy a starthelyre guruljon és vontasson. 180°-os forduló után a parkoló gépek mögött gurulva nem vette észre, hogy egy kis Cessna néhány méterrel hátrább áll, csak akkor amikor a légsavar belevert az oldal és magassági kormányokba. Ezután leállította a gépet és jelentették az eseményt.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A PZL 101-es gép légsavartollainak a vége sérült.

1.4.Egyéb kár: A parkoló Cessna oldalkormányja és bal magassági kormányja sérült, a vezérsíkok deformálódtak.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-1598
Kora, neme:	57 éves férfi
Képesítése:	mot. vit. pilóta
Jogosítása:	HCPL vontató pilóta
Szakmai érvényessége:	2003.12.31.
Eü. érvényessége:	2003.11.06.
Összes repült ideje:	198 óra motorossal
Összes felszállása:	1184 fsz motorossal
Típuson repült ideje:	52 óra
Típuson felszállása:	210 fsz
Utolsó hónapban felszállása:	15 fsz
Utolsó napon felszállása:	3 fsz

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	PZL-101A
Lajstromjele:	HA-SBB
Gyári száma:	107200
Gyártó ország:	Lengyel
Gyártó vállalat:	PZL
Gyártási év:	1967

Alkalmassági biz. száma:	4079
Érvényessége:	2004.04.02.

Összes felszállás	
-gyártás óta:	25071 fsz
-nagyjavítás óta:	1874 fsz
-karbantartás óta:	159 fsz

Összes repült idő	
-gyártás óta:	4902 óra
-nagyjavítás óta:	245 óra
-karbantartás óta:	21 óra
Üres tömege:	1068 kg
max.felszálló tömege:	1660 kg
Súlyponthelyzet:	a megengedett határokon belül
Üzemanyag:	120 lit

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	AI-14RA
Gyártási száma:	KA-812047
Gyártási ideje:	1980
Motorkönyv száma:	0288

Üzemideje összesen

- gyártás óta:	2170 óra
- nagyjavítás óta:	422 óra
- utolsó karbantartás óta:	21 óra

1.6.3. A légcsvár adatai:

Típusa:	US-122000
Gyári száma:	US-122000
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	2170 óra
- nagyjavítás óta:	422 óra

1.7. Meteorológiai adatok: látás 10 km, szél 350%-ról 2 m/sec, felhőzet 0

1.8. Navigációs berendezések: A típusnak megfelelő alap berendezések.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat.

1.10. Repülőtéri adatok: Érvényes üzemtartási engedéllyel rendelkezik.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Csak a légcsvartoll végei sérültek.

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:** A parkoló Cessna 150-es adatai az eset szempontjából érdektelenek, azonban az okozott kár miatt a biztosítónak szükségesek.
Ezek szerint:
- | | |
|--------------------|-----------|
| Típus: | C-150 |
| Lajstromjel: | HA-JDQ |
| Gyári szám: | 150-59991 |
| Gyártási év: | 1963 |
| Összes felszállás: | 15758 fsz |
| Összes repidő: | 2988 óra |
| Üzemeltető: | MRSZ |
- 1.19. **Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

A pilóta azzal a céllal ült a repülőgépre, hogy vontasson, azonban előtte az üzemanyag raktár előtt álló géppel a starthelyhez kellett gurulnia. A szolnoki szokások szerint a hangárlejtő lábánál, arra merőlegesen alakítják ki a várakozási vonalat a gépek számától függő hosszúságban esetleg több vonalban, az alapvonal azonban ki van jelölve, az állandó, ha újabb vonalakat alakítanak ki az mindig a repülőtér belseje felé tolódik, tehát elmondható, hogy a várakozási vonal és a mögötte elhelyezkedő üzemanyag tároló közötti hely illetve távolság többé kevésbé állandó és megszokott. Így a gépek számától és elhelyezkedésétől függ, hogy hogyan gurul az üzemanyag raktár elé a vontatógép, vagyis egyenesen, avagy egy közel 180°-os fordulóval kell, hogy elguruljon onnan.

Jelen esetben a fényképek és a helyszínrajz alapján egyértelműen megállapítható, hogy a repülőgéppel egy jobb, úgynevezett „Standard” forduló alakú 180°-os visszafordulást kellett végrehajtani és úgy elgurulni a várakozó gépek és az üzemanyag raktár között. Tény az is, hogy a várakozó repülőgépek nem katonás rendben („elvágólag”) hanem meglehetősen szabálytalanul voltak sorba rendezve. Az is köztudott, hogy a PZL 101-es repülőgépből előre és jobbra előre erősen korlátozott a kilátás, ezért szoktak általában „S”-elve gurulni, amely ebben a viszonylatban természetesen nem volt alkalmazható. A rajz és a fénykép azt bizonyítja, hogy a repülőgép légcsavarja a másik gép farkát egy kezdődő forduló közben érte el.

Tehát ahogyan azt a pilóta is részben elmondta, az üzemanyag raktár mellett gurulva az arra mutató szárnyvéget figyelte, mert úgy gondolta, hogy ha ott biztonságosan, de elég közel gurul, a másik oldalon is meglesz a biztonságos távolság. Ez így is történt. Továbbá a pilóta úgy gondolta, hogy a látótérbe került Pirát és a (az emlékezetében is)

mellette lévő Cessna egyvonalban van. Ez valóságban nem így volt, mert a Cessna kb. 3m-rel hátrább állt. Ezért amikor elhaladt a Pirát mellett valószínűleg úgy gondolta, hogy az elkezdett fordulóval már kikerüli az akkor éppen a holt térben lévő Cessnát, ami meg is történt volna, ha a gép nincs hátrább a Pirátnál. Amikor az ütközést észlelte azonnal megállt és rendben kikapcsolta a szükséges kapcsolókat.

3. Következtetések

Mivel a repülőgép parancsnokának joga van megítélése szerint dönteni (természetesen a szabályzók figyelembe vételével), ebben a helyzetben választás elé került. Elvégezhette a gurulást a saját elképzelése és vezetése szerint, vagy kérhetett volna segítséget a szárnyvég kísérésre illetve egyéb más pl. rádióvezénylést is. A tények alapján helytelen döntést hozott.

Mindenesetre a „rend a lelke mindennek” közmondás itt is igaznak bizonyult, ugyanis ha várakozási vonal az valóban „vonal” lett volna, akkor az ütközés nem következik be. Elkerülhető lett volna az ütközés akkor is, ha a pilóta a fordulót csak akkor kezdi meg, amikor a holtteréből előtűnik az addig nem látható repülőgép!

4. Biztonsági ajánlások

Az esettel kapcsolatban külön biztonsági intézkedés nem szükséges, elegendő a megfelelő figyelemmel, vagy segítséggel végrehajtott gurulás.

5. Függelék

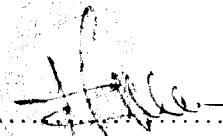
Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: A pilóta leírása

2 számú melléklet /1 lap/: Helyszínrajz

3 számú melléklet /1 lap/: 3 db fénykép

A mellékletek megegyeznek a zárójelentés-tervezethez csatoltakkal.

Budapest, 2003 december 09.

.....

 Spang Ferenc
 MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs