

KRP281 JÁRAT ZÁRÓJELENTÉS

Légitársaság: Carpatair
Nemzetiség: Román
Gyártó: Saab Aircraft AB. Linköping, Swedwen
Típus : Saab-340 MT
Lajstromjele: YR-VGS
Eset helye: Budapest Ferihegy RW 31R
Eset ideje: 2005.április 1. 06 óra 27 perc. (LT)
Eset kategóriája : Repülésemény
Járatszám : KRP281

Összefoglaló áttekintés :

Az esemény 2005.04.11. 11 óra 23 perckor (LT) a BA. Rt-hez megküldött Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz) 16737 sz. levele alapján vált ismertté és a szakmai vizsgálatot a BA Rt. hatáskörbe utalta. Vezérigazgató úr a vizsgálat lefolytatására és a zárójelentés felterjesztésére kiadta Balázs Tibor úrnak, a BA Rt. Minőségirányítás Környezetvédelem és Repülésbiztonsági Vezetőjének. A bejelentés birtokában azonnali vizsgálatot rendelt el.

Az eseményt a BA Rt. Repülésbiztonsági Szervezete saját hatáskörben vizsgálta. Vizsgálóbizottság vezető Martényi Károly és a vizsgálóbizottság tagja Streng Károly.

1. Ténybeli információk

1.1. Esetleírás

a bekövetkezett eset az alábbiak szerint fogalmazódott meg:

2005.04.11-én 06 óra 25 perckor az YR-VGS lajstromjelű Carpatair légitársaság Saab 340-es típusú repülőgépe (KRP281 sz. járat) a 31R futópályára hajtott végre ILS megközelítést. Ekkor a kijelölt futópálya zárva volt, mivel egy nyúltetem eltávolítása volt folyamatban a BA Rt. ügyeletes repülés-üzem vezetője (DAM) által. A légiforgalmi irányítás a járat futópálya megközelítését módosította, ezért a második megközelítés és leszállás 06 óra 34 perckor a 31L futópályára történt.

1.2. Személyi sérülések

- Nem történt.

1.3. Légijármű rongálódása

- A légijármű(-vek) az eset során nem sérültek.

1.4 Egyéb kár

- Egyéb sérülésről, rongálódásról nincs információ.

1.5. A személyzet adatai

1.5.a. A hajózó személyzet

-1.5.a.1. Légijármű parancsnok

Munkakör : Légijármű parancsnok
Kora, neme : Nem ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

-1.5.a.2. Másodpilóta

Munkakör : Másodpilóta
Kora, neme : Nem ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

1.5.c. Egyéb személyzetek

-1.5.c.1. ATC ügyeletes (TWR ADC)

Munkakör : Nem ismert
Kora, neme : Nem ismert
Képesítése : Nem ismert
Szakmai érvényessége : Nem ismert.

-1.5.c.2. Ügyeletes repülésüzem-vezető (DAM1)

Munkakör : Repülésüzem-vezető
Kora, neme : 44 éves, férfi
Képesítése : Repülésüzemi tisztii szakszolgálati eng. 10-0018 sz.
Szakmai érvényesség: 2008.01.31.

- 1.5.c.3. Ügyeletes repülésüzem-vezető (DAM2)

Munkakör : Repülésüzem-vezető
Kora, neme : 52 éves, férfi
Képesítése : Repülésüzemi tisztii szakszolgálati eng. 10-0002 sz.
Szakmai érvényesség: 2008.01.31.

1.6. A légitársaság adatai

Légitársaság: Carpatair Airlines
Gyártó: Saab Aircraft AB Linköping Sweden.
Típus : Saab 340 MT
Nemzetiség: Román
Lajstromjele: YR-VGS
Eset helye: Budapest Ferihegy RW 31R
Eset ideje: 2005. április 11. 06 óra 27 perc. (LT)
Járatszám : KRP281

1.7. Meteorológiai adatok

1.7.a. Az időjárási tájékoztató LHBP 11-APR-05 06:29 (METAR/HC) szerint: összeállt, borult felhőzet mellett folyamatos gyenge eső. Külső hőmérséklet 9°C, légnyomás 1022Hgmm. A közölt fékhatás értéke jónak minősítve. Szélérték, 360°-ról 5 csomó (Kts). Látástávolság 6 km és nem várható határozott időjárás változás.

1.7.b. Az eset napfelkelte után történt.

1.8. Navigációs berendezések

A repülőtér navigációs berendezése az II-es pálya 31R irányban ILS CAT III. kategóriának megfelelően a 31L CAT II. kategóriának megfelelően üzemelt. Korlátozás nem volt.

1.9. Összeköttetés

Az eset során az egyik repülésüzem-vezetője (DAM1) STORNO 1-es csatornán volt rádiókapcsolatban a TWR ADC ügyeletesével.

Járat személyzete a TWR ADC-vel és Budapest Approach-al létesített rádiókapcsolatot.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtéri információk az érvényes AIP szerint lettek közzétéve.

1.11. Légijármű adatrögzítő

Légijármű adatrögzítő kiértékelése nem szükséges.

1.12. A roncsra és becsapódásra vonatkozó adatok

Az esemény során nem keletkezett.

1.13. Az orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Orvosi és igazságügyi-orvosszakértői vizsgálati dokumentumokra nem volt szükség.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Eset során ilyen vizsgálat nem volt.

1.16. Próbák és kísérletek

Eset során ilyenre nem került sor.

1.17. A szervek jellemzése

A BA Rt. RFFO DAM szolgálat feladata a futópályák állapotának ellenőrzése és tisztaságának fenntartása. A szolgálat működött a megfelelő létszámmal. A fenti feladat elvégzéséhez utasítás rendszerrel rendelkezett.

Az alapfeladat ellátásához szükséges eszközökkel el voltak látva. (Gépjármű, STORNO készülék.)

Az információ közlési rendszere jól működött.(Storno, telefon, számítógépes rendszerek.)

1.18. Kiegészítő adatok

1.18.a. A BA Rt. RFFO OPS és HC szolgálattól kapott tájékoztatás alapján a nevezett időben a következő repülőgépmozgásokat regisztráltuk:

Érkező járatok:

Malév	MAH433	TIA	HA-LMB (Lj)	06 óra 12 perc	31R	pályairány
Malév	MAH253	DAM	HA-LOH	06 " 17 "	31R	pályairány
Malév	MAH853	OTP	HA-LOE	06 " 19 "	31R	pályairány
Malév	MAH205	IST	HA-LMF	06 " 21 "	31R	pályairány
Moldáv Airlines (MDV)	2M123	KIV	ER-SFA	06 " 24 "	31R	pályairány
Aerosvit	VV203	KBP	JR-VVA	06 " 30 "	31L	pályairány
Carpatair	KRP281	CLJ	YR-VGS	06 " 34 "	31L	pályairány

Induló járatok:

Farnair	FAH6992	BBU	HA-LAD	06 " 36 "	31L	pályairány
Malév	MAH600	BRU	HA-LON	06 " 38 "	31L	pályairány

1.18.b. Bekérésre kerültek az alábbi adatok :

- a BA Rt-nél szolgálatot teljesítő repülésüzem-vezető jelentése. (DAM1)
- a DAM Ügyeleti Napló 2005.04.10.23:05-2005.04.11.06:40 terjedő időszak bejegyzési másolata.
- Irányítás (ATC) –TWR ADC, TWR GRD rádiólevelezése, STORNO 1-es csatorna, ATIS „Alfa” és „Bravo” információk a kapcsolódó SPECREPORTOK a megadott időszakra.(Audió kazettán.)
- Az ügyeletes TWR SV jelentése.

1.18.c. Madár és Vadvédelmi előírások vizsgálata.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

Ilyenekre nem került sor.

2. Elemzés

Az eseteírás főbb mozzanatainak időrendi sorrendje:

•06 óra 17 perc (Leszállási időpont)

Az érkező MAH253 DAM-BUD (Lj:HA-LOH) járat személyzete guruláskor jelezte, hogy a 31R leszállási zónában 2db nyulat látott.

•06 óra 19 perc (Leszállási időpont) a légiforgalmi irányítás megkérdezte a következő érkező járat személyzetétől (MAH853 OTP-BUD Lj:HA-LOE), hogy továbbra is a pályán vannak-e a nyulak? Válasz az volt hogy csak egy van és „matrica”.

•06 óra 21 perckor a HC légiforgalmi irányító kérte az ügyeletes repülésüzem-vezetőt (DAM1) a hajózők által közölt információk megerősítésére.

•06 óra 23 perckor DAM1 kért engedélyt a 31R futópályára történő ráhajtásra. Az engedélyt megkapta azzal az információval, hogy előtte 11 mérföldre érkező járat van. A futópályára történt ráhajtás után a DAM1 megerősítette, egy nyúltetem látható az „X” jelű gurulót magasságában és annak eltávolítása nem lehetséges azonnal.

•06 óra 25 perckor a DAM pályazárást rendelt el a HC TWR-től a tetemeltávolítás és futópálya további ellenőrzésére.

•06 óra 25 perckor II-es futópálya zárva és a nyúltetem eltávolítása megkezdődött a BA Rt. ügyeletes repülésüzem-vezetője (DAM1) által.

•06 óra 27 perckor a KRP281-es járat a 31R futópályára hajotta végre a megközelítést. A HC légiforgalmi irányítója a személyzettel történt rádiólevelezése végén magasságtartásra és az APP-vel történő rádiókapcsolat felvételére utasította a légijármű személyzetét.

•06 óra 34 perckor a KRP281-es járat rendben leszállt a I-es futópályára a 31L irányából.

•06 óra 41 perckor II-es futópálya tisztítása és további ellenőrzése megtörtént, a DAM1 ekkor rendeli el a futópálya nyitását az ATC-től.

3. Következtetések

• Feltételezhető hogy az időjárási viszonyok a látvarepülés lehetőségét nagymértékben zavarták.(METAR adatok)

• A jelzett időszakban a légijárművek légi és gurulási forgalma sűrű volt.

• A légiforgalmi irányítás működésekor hozott HC döntések vizsgálatára nem terjedt ki.

• A HC ATC és a BA DAM1 kommunikációs kapcsolata folyamatosan működött.

• A DAM szolgálat a pálya leszállási zónájában elhelyezkedő „foregin object” miatt a tőle elvárható módon és az előírásnak megfelelően intézkedett.

• A MALÉV légitársaság érintett repülőgépei átvizsgálásra kerültek, ütközési nyomokat, szerkezeti sérüléseket a MALÉV műszaki szakszolgálat nem talált.

• A Madár és Vadvédelmi előírások tanulmányozása során nem találtunk társasági szabályozást a munkaterületeken elütött tetemek kezelésére.

• A szolgálatok az eljárásaik szerint tevékenykedtek.

3. Következtetések

- Feltételezhető hogy az időjárási viszonyok a látvarepülés lehetőségét nagymértékben zavarták.(METAR adatok)
- A jelzett időszakban a légi járművek légi és gurulási forgalma sűrű volt.
- A légi forgalmi irányítás működésekor hozott HC döntések vizsgálatára nem foglalkoztunk.
- A HC ATC és a BA DAM1 kommunikációs kapcsolata folyamatosan működött.
- A DAM szolgálat a pálya leszállási zónájában elhelyezkedő „nyúl tetem” miatt a tőle elvárható módon és az előírásnak megfelelően intézkedett.
- A MALÉV légitársaság érintett repülőgépei átvizsgálásra kerültek, ütközési nyomokat, szerkezeti sérüléseket a MALÉV műszaki szakszolgálat nem talált.
- A Madár és Vadvédelmi előírások tanulmányozása során nem találtunk társasági szabályozást a munkaterületeken elütött tetemek kezelésére.
- A szolgálatok az eljárásaik szerint tevékenykedtek.
- A szakmai vizsgálat repülésbiztonságot sértő tevékenységet nem állapított meg.

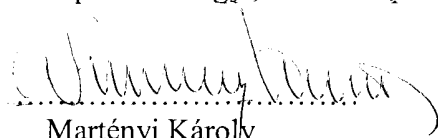
4. Biztonsági ajánlások

- 1.A készülő Madár és Vadvédelmi Kézikönyvben szabályozni kell a sérült, elhullott, vagy elütött tetemek kezelését.
- 2.A tetemek begyűjtéséhez, tárolásához, szállításához biztosítani kell megfelelő eszközöket. (Gumikesztyű, maszk, fóliaszák, kijelölt konténer.)
- 3.Ki kell egészíteni az éves munkavédelmi oktatást azon munkavállalóknál akik tetemekkel érintkezésbe kerülhetnek.

5. Függelékek

1. PoLéBiSz levél másolat.	1 lap
2. HC TWR SV jelentés másolat	1 lap
3. DSV 2005.04.11. napi jelentés másolat	1 lap
4. DAM 05.04.10.23:05-től 05.04.11.06:40-ig terjedő időszakra ügyeleti naplórészlet	1 lap
5. DAM1 Eseményjelentés	1 lap
6. HC Repülésbiztonságnak küldött levél másolata	1 lap
7. HC repülésbiztonság válaszlevele	2 lap
8. MA Repülésbiztonsági osztálynak küldött E-mail	1 lap
9. MA Repülésbiztonsági osztály válasz E-mail	1 lap

Budapest Ferihegy., 2005. szeptember.29


.....
Martényi Károly
BA Rt. Repülésbiztonság


.....
Streng Károly
BA Rt. Repülésbiztonság