

Az esemény ismertetése

2018. április 30-án a HA-4523-as lajstromjelű, GROB G102 ASTIR CS77 TOP típusú vitorlázógép a leszállás során 1,5 – 2 méter magasságban átesett és a földnek ütközött, aminek következtében a törzs és a futómű sérült. Személyi sérülés nem történt.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet Vizsgálóbizottsága (továbbiakban: Vb) szerint az eseményt az okozta, hogy a pilóta nem a képzettségi szintjének megfelelő időjárási körülmények között repült.

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Ténybeli információk

Esemény besorolása:	súlyos repülőesemény		
Esemény időpontja:	2018.04.30., 14:26LT		
Esemény helye:	Farkashegy Repülőtér (LHFH); Magyarország		
Légi jármű típusa, lajstromjele:	ASTIR CS77 TOP, HA-4523		
Légi jármű gyártási éve, sorozatszám:	1979, 1832		
Hajtómű(vek) száma, típusa:	0, -		
Repülés célja:	magáncélú helyi		
Személy(ek)	száma:	személyzet	utazó
	sérült:		más érintett
		1	-
		nem sérült	-
Rongálódás:	légi jármű: jelentősen megrongálódott 3. fél: nem károsodott		
Parancsnok jogosítása, képesítése:	SPL ¹		
Parancsnok kora, állampolgársága:	49 éves, magyar		
Parancsnok repülési tapasztalata	összes	utolsó 90 nap	utolsó 7 nap
	repült óra:	120,48	3,23
Információ forrása:	bejelentés, helyszíni szemle, tanúk meghallgatása, szervezeti vizsgálat		

Repülés lefolyása

2018. április 30-án reggel a pilóta – elmondása szerint – kipihenten, felkészülve ment ki üzemnapra Farkashegy Repülőtérre. Az időjárás egész nap szeles volt. A pilóta aznap csak 15:00 LT² után került repülőgépre. A csörlést követően 17 percet töltött a levegőben, majd leszálláshoz a 15-ös futópálya jobb forgalmi körére sorolt be. Elmondása szerint a besiklás során turbulenciát érzett, ezért a megszokottnál valamivel gyorsabban, 120 km/h sebességgel közelített, majd a pályaküszöbtől 160-170 méterre, a féklap használatával 100 km/h-ra csökkentette a sebességét. A 15-ös futópálya leszállójelére helyezkedett, és tartotta a siklószoget. Elmondása szerint 25 cm magasságban szokott kilebegtetni, ám ezúttal körülbelül 1-1,5 méter magasan azt tapasztalta, hogy hirtelen megszűnik a felhajtóerő. A repülőgép változatlan bólintási szöggel, viszonylag nagy függőleges sebesség-összetevővel, a főfutójával ütközött a talajnak. Az ütközés következtében a repülőgép jelentősen megrongálódott, személyi sérülés azonban nem történt.

¹ Sailing Pilot Licence / magánpilóta szakvizsgálati engedély

² Local Time / Helyi idő

Helyszín és roncs

A repülőgép a futópálya elején, a leszállójel vonalában ért földet. A földnek ütközés következtében a kiengedett és rögzített helyzetben lévő főfutó beszakadt, továbbá leszakadt a futóakna jobboldali ajtaja és kismértékben sérült a törzs.

Légijármű

A repülőgép az eseményt megelőzően repülésre alkalmas volt, megfelelően karbantartották. A Vb nem szerzett tudomást olyan műszaki hibáról, ami szerepet játszhatott volna az esemény bekövetkeztében.

Repülőtér

Farkashegy Repülőtér 15/33 jelzésű 1000 x 200 m-es füves felületű futópályával rendelkezik. A repülőtér tengerszint feletti magassága 215 m / 705 láb.

Időjárási és fényviszonyok

Az esemény nappal, jó látási viszonyok mellett történt. A repülőtéren a tengerszintre átszámított légnyomás 1013 hPa volt, a déli - délnyugati irányú szél délutánra kissé megerősödött.

Kiegészítő információk

- Az esemény napján a használatos pályairány 150° volt, délnyugati széllel, ami jobb oldalszélkomponenst jelent. A hangárok és a pályaszéli faszor ilyen körülmények között, földközelségben turbulenciát okozhatnak.
- A pilóta az eseményt megelőző héten oktatóval repült turbulens időben. Akkor 15-20 méter magasságban hasonló megmerülést tapasztalt. Elmondása szerint turbulens időjárási körülmények között való leszállásban nem sok tapasztalattal rendelkezett.
- A Repülési és Üzemeltetési Kézikönyv útmutatása:

„Besiklás és leszállás

A leszálláshoz történő besiklást 90 km/h -nál szokásos módon lehet végezni. A féklap hatásossága meredek besiklásokhoz is elegendő. A féklapok működtetése a repülőgépre könnyű orrnehéz nyomatékkaal hat, így a repülőgép a féklapok kinyitása után a beállított sebességet magától megtartja. A csúsztatás jól vezethető, sőt még a leszállás kiszámításhoz is fel lehet használni. Erős csúszási szögnél biztonságos magasságban be kell fejezni a manővert.

FIGYELEM:

A leszállási előkészületeket a következő pozícióban kell megkezdeni: kb. 150 m-es magasság, 90 km/h sebesség, futómű kiengedve és rögzítve.”

- Az esemény kapcsán az oktató-szervezet által tervezett / végrehajtott intézkedések a következők:
*„Megerősítjük az indítóoktató szerepét, a korábban bevezetett repüzemvezetői szereppel való összevonást megszüntetjük, hogy nagyobb figyelmet tudjanak fordítani a pilótákra.
Felhívjuk az oktatók figyelmét arra, hogy győződjenek meg az adott pilóta aktuális gyakorlatáról, illetve hogy az adott időjárásban az adott feladatra alkalmas-e.
Egységesítjük az ellenőrző repülés feltételrendszerét, amit külön szakmai kiadványban rögzítünk.
Javítjuk az oktatók közötti kommunikációt, hogy egységesebb képe legyen az oktatóknak az aktuális reptéri, illetve egyes pilótákat érintő problémákról. Erre az oktatói levelezési listát használjuk.
Az oktatók számára baleset illetve esemény utáni teendőkről egy infochartot készítünk és azt a starton levő repveztáskában helyezük el.
Hosszútávon tervezzük a csoportok beosztásának megváltoztatását. A kisebb gyakorlatú, nagyobb oktatói felügyeletet igénylő szakszósokat és a haladó növendékeket összevonjuk egy csoportba.”*

Elemzés

A leszállás a repülés egyik legbonyolultabb és legkockázatosabb fázisa, mivel minimális sebességgel földközélen erős időkényszer alatt kell manőverezni. Különösen igaz ez a megállapítás a motor nélküli vitorlázó repülőgépekre, melyeknél még az áttartolás lehetősége sem áll a pilóta rendelkezésére. A kiképzés és korai egyedülrepülés során a leszállás sikeres végrehajtása erőteljesen a begyakorolt rutinon alapszik, mivel ilyenkor a pilóta rendelkezésére álló idő nem elegendő a helyzet részletes elemzésére, és a szükséges döntések meghozatalára. Addig, amíg a pilóta megszerzi a körülmények gyors értékeléséhez és az annak megfelelő cselekvések időben történő végrehajtásához szükséges tapasztalatot, addig a kiképzés során fennállóhoz hasonló körülmények között várható tőle a leszállás biztonságos végrehajtása. Az ettől lényegesen eltérő körülmények, például erős, turbulens szél vagy korlátozott látási viszonyok mellett a pilótáknak adottságaiktól függően akár több száz leszállás tapasztalatára is szükségük lehet ahhoz, hogy a leszálláskor váratlanul fellépő szokatlan körülményekre időben és helyesen reagáljanak. A Vb álláspontja szerint a vizsgált esemény oka az volt, hogy a pilóta nem a gyakorlati szintjének megfelelő időjárási körülmények között hajtotta végre a repülési feladatot.



Torvaji Gábor
Vb vezetője



dr. Nacs Zsuzsanna
Vb tagja

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen Zárójelentés-tervezettel kapcsolatban a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek és egyéb személyek a kézhezvételtől számított 60 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges Zárójelentés összeállításakor a Vb értékeli. Ez a tervezet szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást és nem tehető közzé.

Általános információk

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbv.),
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényben foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeleten alapul.

A fenti jogszabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között légiközlekedési balesethez vezethettek volna.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet a szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- Jelen jelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.
- Jelen jelentés eredeti változata magyar nyelven készült.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.