

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLEBISZ sorszám:	104/2002
MRSZ-BISZ eseményszám:	27/2002
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos:	Raszta Tóth Péter
Gyártó:	UP
Típus:	UP BLUES
Azonosító jele:	KE-878
Az eset helye:	Csákvár „DNY” 5 km
Eset ideje:	2002.július 13. 16 óra
Eset kategóriája	súlyos esemény

ÁTTEKINTÉS

Közvetlenül az esemény bekövetkezése után a repülőüzem szervezéséért felelős klub főpilótája Pálffy Béla Gábor jelentette az eseményt a helyi rendőrségnek és az MRSZ-BISZ ügyeletesének, aki továbbította a jelentést a POLÉBISZ ügyeletesnek. A POLÉBISZ ügyeletes az esemény vizsgálatát MRSZ üzemeltetői hatáskörbe utalta. Kerekes László főpilóta szakági helyettes és Oross János eseményvizsgáló 18 órára a helyszínre érkeztek, ahol a helyi rendőrség megbízottjaival közösen helyszíni szemlét és meghallgatásokat végeztek.

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

A KSzB vezetője:	Kerekes László	siklórepülő főpilóta helyettes
A KSzB tagja:	Oross János	eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2002. december 12.

A pilóta helytelen helyzetfelismerése és reagálása a váratlan meteorológiai körülményre.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓ

1.1.A repülés lefolyása: A siklóernyős csörléses felszállással helyi repülést végzett. Kb. 20-25 perc repülés után leszállást határozott el. Leszállási irányban volt, amikor oldalról egy széllekés átsodorta a repülőtér mellett haladó út felett, egy nagy kiterjedésű tisztás fölé. A pilóta ott kívánt leszállni, azonban csak későn vette észre a közelében húzódó elektromos vezetéket. Rásodródott a vezetékre, melyen a ráboruló siklóernyő rövidzárlatot okozott. Kigyulladt a siklóernyő, majd a lehulló, égő anyagtól a mező is. A pilótának sikerült kibújni a beülőhevederből és elhagyni az égő területet. Értesítette a rendőrséget és a tűzoltóságot.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.Alégijármű rongálódása: A légijármű megsemmisült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Kora, neme:	27 éves , férfi
Jogosítása:	Pilóta 1.
Szakmai érvényessége:	2002.12.31.
Eü. érvényessége:	nincs előírva
Összes repült ideje:	40 óra
Típuson repült ideje:	25 óra
Összes felszállása:	80

1.6.Légijármű adatai:

Azonosító jele:	KE-878
Gyártási ideje:	nincs nyilvántartva
Üzemidő összesen:	nincs nyilvántartva
Utolsó karbantartás óta:	25 óra
Légialk. biz. érvényessége:	2002.12.31.

1.7.Meteorológiai adatok: Szél 90°-ról 5 m/s, széllekések 8m/s.
Hőmérséklet 30°C, látástávolság 20 km, felhőzet 4 okta, h 1500 m

1.8. Navigációs berendezések: Nincs alkalmazva.

1.9. Összeköttetés: Rádió összeköttetés nem volt.

- 1.10. Repülőtéri adatok:** Csákvár – megszüntetett katonai repülőtér – jelenleg MRSZ siklóernyős felszállóhely. /A Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósággal kötött együttműködési megállapodás alapján/
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** Nincs alkalmazva.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Elektromos vezetékre esett és kigyulladt majd elégett.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem volt szükség orvos szakértői vizsgálatra.
- 1.14. Tűz:** Elektromos rövidzárlat miatt meggyulladt a siklóernyő, majd a mező is.
- 1.15. A túlélés lehetősége:** A siklóernyős teste nem ért a vezetékekhez és a keletkezett tűz elől el tudott menni.
- 1.16. Próbák és kísérletek:** Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.
- 1.17. Szervezetek jellemzése:** A repülő üzem az MRSZ tagszervezeteként működő „Kettő S.E” szervezésében történt.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** A Fejér-megyei Rendőr Főkapitányság , Bicskei Rendőrkapitánysága 31/57/2002sz. nyilvántartott közlekedési baleset ügyében indított eljárást. 2002. szeptember 05.-én szabálysértés hiányában megszüntette.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

A siklóernyős pilóta helyi repülés során a leszállás fázisában megítélése szerint helyesen helyezkedett. Váratlanul oldalról egy szélleökést kapott, amely elsodorta a helyes irányból. Az újonnan megválasztott földetérési területen a pilóta későn vette észre a mozgási pályája irányába húzódó elektromos vezetéket. A kivizsgáló szakbizottság megítélése szerint kb. 50 m-es magasságban, amikor a pilóta észlelte az oldalról jövő szélleökést, még viszonylag nagy mozgási lehetősége volt a siklóernyővel. Ezért elvárható lett volna a pilótától a kényszerleszállási terület alapos áttekintése. Elkerülhető lett volna az elektromos vezetékekkel való ütközés.

3. Következtetések

Az esemény a pilóta szerint, egy váratlan meteorológiai körülmény valamint pilóta helytelen helyzet elemzése miatt következett be. Azonban egy szélleökést nem lehet egy olyan, váratlan eseménynek tekinteni, amire a pilóta nincs felkészítve, vagy felkészülve. Tehát ezen a képzettségi fokon elvárható a pilóta megfelelő ténykedése.

4. Biztonsági ajánlások

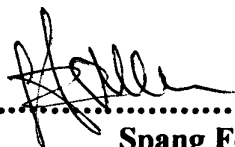
A meglévő szabályok és módszertan megváltoztatására nincs szükség. Azonban azok betartására fel kell hívni a pilóták figyelmét.

A kivizsgáló szakbizottság javasolja az érintett pilóta újra vizsgáztatását szabályzat és meteorológiai ismeretekből.

5. Függelék

Mellékelve: 1 sz melléklet 2 lap a siklóernyős pilóta nyilatkozata
2 sz melléklet 1 lap a Kettő S.E vezetőpilóta nyilatkozata
3 sz melléklet 1 lap helyszínvázlat
4 sz melléklet 1 lap Együttműködési megállapodás

Budapest 2003. január 20.


.....
Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs