



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2004/176 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Szolnok repülőtér

2004.07.18.

**HA-4392: lajstromjelű
Pirat: típusú vitorlázó repülőgép**

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 megállapítása.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **2004/176**

MRSZ-BISZ eseményszám: **30/2004**

Üzembentartó: **MRSZ**

Tulajdonos: **MRSZ Szolnoki Repülő Egyesület**

Gyártó: **PZL-Swidnik**

Típus: **Pirat**

Lajstromjele: **HA-4392**

Az eset helye: **Szolnok repülőtér**

Eset ideje: **2004.07.18. 13 óra 15 perc**

Eset kategóriája: **esemény (gépsérülés)**

ÁTTEKINTÉS

Leszálláskor rövidre helyezkedett, nem ért be a munkaterületre, a magas növényzetben berádlizott, a gép farok része sérült. A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

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: 2004. október 05.
Amely szerint az esemény oka a leszálláshoz történő besiklás rossz kiszámítása.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Távrepülésre indult a pilóta, de leoldás után nem tudott kiemelkedni, ezért visszaszállt a repülőterre. A rossz kiszámítás miatt nem ért be a munkaterületre és a magas növényzetben berádlizott.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: a farokcsúszó és a felerősítésével a törzs alja sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-7280
Kora, neme:	21 éves nő
Képesítése:	vit. pilóta
Jogosítása:	nincs
Szakmai érvényessége:	2005.07.08.
Eü. érvényessége:	2008.05.23.
Összes repült ideje:	80 óra
Összes felszállása:	170
Típuson repült ideje:	30 óra
Típuson felszállása:	45
Utolsó hónapban felszállása:	8
Utolsó napon felszállása:	1

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	Pirat
Lajstromjele:	HA-4392
Gyári száma:	S-08-44
Gyártó ország:	Lengyel
Gyártó vállalat:	PZL-Swidnik
Gyártási év:	1977
Alkalmassági biz. száma:	nincs adat
Érvényessége:	2005.03.24.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	2006	2421 óra
-nagyjavítás óta:	1457	1476 óra
-karbantartás óta:	18	17 óra
Üres tömege:	255 kg	
Ülésterhelés: megengedett min:	65 kg	max: 115 kg
Súlyponthelyzet: megengedett határon belül:		tényleges: 70 kg
Tényleges csomagtér terhelés: ólomsúly:	7 kg	

1.7. Meteorológiai adatok: Szél 10°-ról 3-5 m/sec, hőmérséklet 28°C, felhő Cu 3/8

1.8. Navigációs berendezések: A típusnak megfelelő alap berendezések.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat

1.10. Repülőtéri adatok: Szolnok érvényes üzembentartási engedéllyel, a leszállás a repülőtér munkaterületétől északra a 4-es főút túloldalán.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A farokcsúszó kiszakadt a törzs borítás egy részével együtt.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség igazságügyi 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: Klub üzem, a feladat távrepülés.

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 csőrlésből távra indult volna. 450 m-re csőrölt, és kb. 550 m magasságra tudott felemelkedni, majd nem talált emelést az iskolakör vonalán sem, ezért leszálláshoz helyezkedett. Már a harmadik forduló előtt nagy merülésbe került, és abban végezte a harmadik fordulót is. A besiklásnál úgy érezte, hogy kockázatos 4 sz. főútvonalat ilyen alacsonyan keresztezni, féklapot nyitott és még az út előtt leszállt. A magas és egyenetlen növényzet miatt, a repülőgép berádlizott, a farok kiszakadt, a burkolat egy részével együtt.

3. Következtetések

Már a csőrlési magasság –450m- is sejteti az élénk szelet. Ezért a pilótának a harmadik fordulót hamarabb kellett volna megkezdeni, esetleg kissé magasabban is.

Tehát az esemény oka, hogy a pilóta viszonylag kis gyakorlata miatt helytelenül mérte fel a szélerősséget és a magasságot a behelyezkedéshez. A közvetlen ok a magas és egyenetlen növényzet, ami a rádlit okozta. A pilóta helyesen döntött, hogy nem kockáztatta a forgalmas főút kis magasságban való átrepülését.

4. Biztonsági ajánlások

Az esettel kapcsolatban külön biztonsági intézkedés kiadására nincs szükség. Azonban az elméleti oktatásokon és továbbképzéseken kiemelten, hangsúlyosan kell foglalkozni a biztonságos behelyezkedés fontosságával.

5. Függelék

Mellékelve: 2 db fénykép

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2005. január 24.

Spang Ferenc sk.
KSzB vezető