



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2004/228 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Pusztaszer Ny 0,5 km

2004.08.20.

**HA-4311: lajstromjelű
Cobra 15: 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: **2004/228**

MRSZ-BISZ eseményszám: **49/2004**

Üzembentartó: **MRSZ Szegedi Repülőklub**

Tulajdonos: **Bács-Megyei Repülőklub**

Gyártó: **Lengyelország ZSLS Wroclaw**

Típus: **Cobra 15**

Lajstromjele: **HA-4311**

Az eset helye: **Pusztaszer Ny 0,5 km**

Eset ideje: **2004.08.20. 18 óra**

Eset kategóriája: **esemény (sérülés)**

ÁTTEKINTÉS

Távrepülés végén terepleszálláskor berádlizott, a törzs kettétört. Személyi sérülés nem történt. Az esemény kivizsgálását a PoLéBiSz üzembentartói 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. január 28.

Amely szerint az esemény oka a nem megfelelő terepkiválasztás és az arra történő helytelen behelyezkedés.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: 200 km-es háromszögrepülésnél Kiskunfélegyházáról Szeged felé, Pusztaszer térségében terepleszállásra kényszerült. Behelyezkedés közben úgy érezte, hogy nem tud a terep vége előtt megállni, ezért a szárnyvéget letéve kényszerrádlit csinált, miközben a gép tört.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légitármű rongálódás: A törzs kettétört, vezérsík, orrborítás, futómű, szárnyvég sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-6645
Kora, neme:	28 éves férfi
Képesítése:	vitórlázó pilóta
Jogosítása:	nincs
Szakmai érvényessége:	2005.10.20.
Eü. érvényessége:	2008.02.24.
Összes repült ideje:	403 óra
Összes felszállása:	530
Típuson repült ideje:	86 óra
Típuson felszállása:	31
Utolsó hónapban felszállása:	32
Utolsó napon felszállása:	1

1.6.Légitármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	Cobra 15
Lajstromjele:	HA-4311
Gyári száma:	W-566
Gyártó ország:	Lengyel
Gyártó vállalat:	ZSLS Wroclaw
Gyártási év:	1972

Alkalmassági biz. száma:	522156/2002
Érvényessége:	2005.06.09.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	1853	2939 óra 36 perc
-nagyjavítás óta:	461	714 óra
-karbantartás óta:	64	97 óra

Üres tömege: 265 kg max.felszálló tömege: 383 kg
Ülésterhelés: megengedett min: 65 kg max: 128 kg tényleges: 75 kg
Súlyponthelyzet: megengedett határon belül.

1.7. Meteorológiai adatok: szél 330°-ról 5-7 m/s, hőmérséklet 26°C

1.8. Navigációs berendezések: Érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat.

1.10. Repülőtéri adatok: Szeged érvényes üzembentartási engedéllyel rendelkezett. A terep kaszált lucerna.

1.11. Légijármű adatrögzítők: Az eset szempontjából érdektelen.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Lebegtetés közben a jobb szárnyvég földet ért, a törzs kettétört.

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: Vitorlázó versenyrepülés, Szeged.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

A Szegedi Vitorlázórepülő versenyen aznap 200 km-es háromszögrepülés volt a feladat, Hajós, Kiskunfélegyháza vasútállomás fordulópontokkal. A pilóta az első két szárat megrepülve, Kiskunfélegyházáról Szeged felé indult kb. 700 m-es magasságból. Útközben nem talált megfelelő termiket, ezért Pusztaszert térségében a terepleszállás mellett döntött. Három alkalmasnak látszó terepből választott ki egy lucernást.

Ez a terep a leszállási irányból egy kukoricatáblával volt határos, egyharmada tájékán elektromos légvezeték húzódott keresztbe, a kifutás felőli végét, pedig a műút (Pusztaszert az E 75-össel összekötő) határolta.

A pilóta a kukoricatábla fölött siklott be féklapozva, majd miután úgy érezte, hogy a kelleténél jobban megmerült, majdnem teljesen visszacsukta a féklapot. Ezáltal a gép jelentősen felgyorsult, és a leszállóterep (lucerna) fölött már hiába nyitotta rá a teljes féklapot, nem sikerült a megfelelő helyen letenni a gépet, tehát hosszúra jött. Úgy ítélte meg (és ez az ítélet helyes is volt), hogy már nem fog tudni megállni a műút előtt, ezért intenzíven letéve a jobb szárnyvéget, szándékos rádlit csinált. A gép a rádli hatására 180°-ot fordult, közben a törzs a lajstromjel tájékán kettétört, a magassági kormány és a szárnyvég sérült, a kabincsonak borítása elvált, a futómű mechanizmus szintén deformálódott. Az ítélet helyességét bizonyítja, hogy még így is a szárnyvéggel és az oldalazó futóművel erősen fékeződve is, csak 18 m-re állt meg a műút előtt.

3. Következtetések

Az esemény közvetlen oka a pilóta által végrehajtott kényszerrádlí, amely akkor már szükséges volt, mert ezzel egy frontális ütközést került el a pilóta.

Közvetett ok az alacsonyan, tehát már későn megkezdett terepkiválasztás, ahol is már csak 3 alkalmatlan terep közül választhatott. A leszállást és behelyezkedést nehezítette, hogy nem iskolakörről megfelelő magasságból helyezkedett be, hanem viszonylag alacsony, 180°-os fordulóval kellett azt végrehajtani. A közel 140 m hosszú terepre már önmagában is nehéz leszállni, hát, még ha azon vezeték és oszlop is van, azon kívül a mellette lévő kukorica miatt csak magasabban lehetett helyezkedni.

4. Biztonsági ajánlások

Az este kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadására nincs szükség, hiszen a terepleszállást az „Utasítás a vitorlázórepülések végrehajtására” c. szabályzat megfelelően taglalja. Azonban az elméleti oktatásokon, továbbképzéseken és a repülések előtti felkészítéseknél ki kell emelni a terepleszállásokkal járó kockázatokat, illetve ezek elkerülésének módjait.

5. Függelék

Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: Helyszínrajz
 2 számú melléklet /1 lap/: Az eset leírása
 3 számú melléklet /2 lap/: 4 db fénykép

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2005. április 8.

.....
 Spang Ferenc sk.
 KSzB vezető