

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája:	ACCID (repülőbaleset)
A légi jármű gyártója:	PZL-WSK
típusa:	SZ-D 30 Pirat
felség- és lajstromjele:	HA-4378
A légi jármű tulajdonosa:	Győri Aero Klub Egyesület
üzembentartója:	GYŐRI Aero Klub Egyesület
A baleset napja és időpontja (UTC):	2002. május 22., 13 óra 25 perc
helye:	Cesznek Észak, alkalmi leszállóhely
A baleset kapcsán sérültek száma:	1 fő
A légi jármű rongálódásának mértéke:	SUBSTANTIAL (jelentős)
Lajstromozó állam:	magyar
Lajstromozó hatóság:	Polgári Légiközlekedési Hatóság, PLH
A gyártást felügyelő hatóság:	lengyel PLH
A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:	Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet, PoLéBiSz

Az eset összefoglaló áttekintése:

A vitorlázó repülő pilóta versenyfeladatot repült, emelő áramlatot nem találva elmerült, a kiválasztott terepre behelyezkedett, besikláskor az akadály felett sebességét elvesztette, átesett és fél pördülettel ért földet.

Az eset vizsgálatról zárójelentés tervezet készült, mellyel kapcsolatban az érintettek észrevételt nem tettek, ezért jelen zárójelentés a tervezetben foglaltakat változtatás nélkül közli.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK**1.1. A repülés lefolyása**

A pilóta vitorlázórepülő versenyfeladatra indult. Másfél órás repülés után emelő áramlatot nem találva elmerült és egy előzőleg a levegőből kiválasztott terepre leszálláshoz behelyezkedett. A talajhoz közeledve Helyszínrajz szerinti "A" pontban úgy döntött, hogy a rendelkezésére álló két terep közül a "S" jelű déli szántóföldön ér földet. A terephez közeledve észlelte, hogy a tervezett földetéréshez élesen döntött fordulókat kell végeznie, ezért a "B" pontban a pályát "kiegyenesítette" és immár az "N" jelű északi szántó felé tartott. Az "N" szántást a "S" szántástól elválasztó facsoport előtt sebességet gyűjtött, a facsoportot elérve "belehúzott", majd sebességét elvesztve dugóhúzóba perdült és a fákat érve, időnként a lombon csúszva ért a "C" pontban földet.

Személyek sérülése

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb /semmilyen	1	0	0

1.3. Légijármű rongálódása

A törzs orr-része benyomódott.

A szárny a törzsről leszakadt, arra ránehezedett és a kabin-rész környezetében eldeformálta.

A szárny a centroplánhoz való csatlakozásoknál megrogyott.

A növényzet a szárny borítását több helye beszakította.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kár nem keletkezett.

1.5. A parancsnok adatai

Kora: 46 éves
 Képesítése: vitorlázó pilóta
 Jogosítása: nincsen
 Szakmai érvényessége: 2002. november 22.
 Orvosi alkalmasság érvényessége: 2003. február 21.
 Repült ideje: Felszállás száma:
 Összesen: 235 óra 408
 SzD-30 piráttal: kb. 80 óra kb. 90 óra
 A pilóta által teljesített távrepülő feladatok száma 4.
 A feladat végrehajtására a pilóta alkalmas volt.

1.5. Légijármű adatai

A baleset időpontjában a repülőgépet az üzemeltető a PLH által kiállított igazolás birtokában üzemeltette.

A feladat végrehajtására a légijármű alkalmas volt.

1.7. Meteorológiai adatok

Az induló repülőtéren mért adatok szerint az eset időpontjában 150 fokról 6 mps erősségű szél fúj. A látási viszonyok jók voltak.

A szél a leszállás végső fázisában - a földetérés pontját körülvevő dombok örvénylést keltő hatása folytán - a pilóta teendőit bonyolíthatta.

1.8. Navigációs berendezések

A repülőgép vitorlázó távrepüléshez szükséges navigációs berendezésekkel el volt látva.

1.9. Összeköttetés

A pilóta az induló repülőtérről rádióösszeköttetést tartott.

1.10. Repülőtéri adatok

Az induló repülőtér (Pér) üzemeltetési engedéllyel rendelkezett, adatai az eset szempontjából érdektelenek.

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijármű vitorlázó repülő teljesítmények hitelesítésére szolgáló magasságíró szerkezettel volt ellátva. A szerkezet által rögzített adatok az eset szempontjából érdektelenek.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Becsapódás előtti meghibásodásra utaló nyom a roncsra nem volt fellelhető. A becsapódáskor a növényzetben keletkezett nyomok kezdődő dugóhúzót valószínűsítettek.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A KSzB a pilóta igazolt orvosi alkalmassága alapján effajta vizsgálatok elvégzését nem tartotta szükségesnek.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. Túlélés lehetősége

A pilóta csak horzsolásokat szenvedett. Ez a körülmény nagyban köszönhető annak, hogy a növényzet a zuhanást fékezte.

1.16. Próbák és kísérletek

Próbákra, kísérletekre nem volt szükség.

1.17. Szervek jellemzése

Az esettel összefüggésben nem indokolt az érintett szervek jellemzésére kitérni.

1.18. Kiegészítő adatok

A fentiekben túl nem merültek fel közlésre érdemes adatok.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A hagyományosan túl nem volt szükség egyéb módszerek alkalmazására.

2. ELEMZÉS

A pilóta későn fordult vissza az előzőleg kiválasztott alkalmi leszálló terep felé és ennek következtében nem tudta követni az előírt eljárást (Utasítás a vitorlázórepülések végrehajtására X. fejezet 8.pont: 400 m magasságig siklás a kiválasztott terület irányába, 400 m magasság elérése után a kijelölt területre iskolakör megkezdésével leszállás végrehajtása.).

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A hibás döntés a pilóta tapasztalatlanságának tudható be.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Az esetet a Magyar Repülő Szövetség a rendelkezésére álló információs eszközei (honlapja, egyéb eszközei) révén hozza a magyar vitorlázórepülő közösség tudomására.

PoLéBiSz

2002. október 14.



Mészáros László
igazgató

Melléklet:
Helyszínrajz