

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	71/2002
MRSZ-BISZ eseményszám:	16/2002
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos:	MRSZ Szegedi Repülő Egyesület
Gyártó:	PZL WSK-Swidnik
Típus:	SzD-30 „Pirat”
Lajstromjele:	HA-4382
Az eset helye:	Szabadka-Repülőtér
Eset ideje:	2002. 06. 02.
Eset kategóriája	Terepleszállás

ÁTTEKINTÉS

A pilóta MVK szabad távrepülésre indult Szeged repülőtérrel „Pirat” típusú vitorlázógéppel. Jánoshalma fordulópontra után erős Északi széllel párosuló heveny zivatar tevékenység miatt, csak délirányba tudott kikerülni a zivatartevékenység zónájából. Termiket nem találva terepleszállásra kényszerült, amelyet rendben végrehajtott személyi és gépsérülés nélkül. Igazából csak azért minősül rendkívüli eseménynek, mert a leszállás nem tervezett útvonal közelében és nem Magyarország területén történt. A gépet szállító kocsiival, a határon egy jegyzőkönyv aláírásával átengedték a határőrizeti szervek.

A PoLéBiSz a „repülőesemény” szakmai kivizsgálását 2002 június 3.-án keltezett levélben az MRSZ hatáskörébe utalta.

Az eset egyszerűsége miatt elegendőnek látszott az egyszemélyes eseményszakvizsgálat, amelyet Spang Ferenc MRSZ-BISZ repülésbiztonsági főmunkatárs végzett el.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2002. június 20.
A terepleszállás a vitorlázó repülés sajátossága, tehát nem rendkívüli esemény, a határsértés pedig meteorológiai okok miatt következett be.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A pilóta 12 óra 15 perckor startolt Szeged-repülőtérrel MVK szabad távrepülésre. 13 óra 02 perckor Jánoshalma fordulópontot elhagyva, Öttömös vonalában helyi zivatargóc alakult ki erős záporosóval, merüléssel és 10 m/s-ot meghaladó északi széllel. A többirányban is lecsökkent látás miatt, a repülőgép vezetője csak déli irányba tudott eltávolodni a zivatartevékenység körzetéből, de a beerősödött szél miatt, annyira eltávolodott a kurzustól, hogy nem sikerült visszatermikelnie a kívánt pozícióba. Végül is időjárási okok miatt a terepleszállás mellett kellett döntenie, amit sikeresen végrehajtott 14 óra 42 perckor.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódása: A légi jármű nem sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai: A légi jármű vezetője 67 éves férfi, vitorlázó pilóta, oktatói jogosítással, megfelelő gyakorlattal, hosszú idő óta e Szegedi Repülő Klub tagja.

1.6.Légi jármű adatai:

Típusa:	Szd-30 Pirat
Lajstromjele:	HA-4382
Gyártási év:	1977
Légi alk.biz. érvényessége:	2002.10.25.
Összes felszállás:	2822 fsz.
-karbantartás óta:	852 fsz
Összes repült idő:	2661 óra 34 perc
-karbantartás óta:	861 óra 53 perc

1.7.Meteorológiai adatok: Vitorlázórepülésre alkalmas idő erős északi-északnyugati széllel, zivatarképződési hajlam. Az útvonalon kialakult helyi zivatarral beerősödött az északi szél is.

1.8. Navigációs berendezések: A légi jármű mágneses iránytűvel rendelkezik, a pilótának elemi navigációval az 500000-es hajózó térkép segítségével kell a feladatot megoldani. Az eset szempontjából egyébként érdektelen, mert a tapasztalt helyi ismeretekkel rendelkező pilóta végig tudta, hogy hol van.

1.9. Összeköttetés: A gép VHF rádióval rendelkezett.

- 1.10. Repülőtéri adatok:** Szeged repülőtér érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett az adott időpontban, és a pilóta végül is megfelelő terepet választott ki a leszállásra, amit a sérülés nélküli földetérés is bizonyít.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** A repülőgép „Peravia” típusú barográf-felrakással rendelkezett, amely a magasságon kívül csak az időt rögzíti.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** A pilóta helyesen kiválasztott terepen sérülés nélküli kényszerleszállást hajtott végre.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** A repülőgép vezető érvényes orvosi alkalmassággal rendelkezett. Sérülést nem szenvedett, igazságügyi orvos szakértői véleményre nem volt szükség.
- 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:** Vizsgálat nem volt indokolt.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony vizsgálati módszerek:** A pilóta nyilatkozata elegendőnek bizonyult.

2. Elemzés

A repülési feladatra a személyi és műszaki, valamint általánosságban az időjárási feltételek megfelelőek voltak. Konkrétan akár a startidő, akár a termikelés határfokának változtatásával el lehetett volna kerülni azt, hogy pontosan a gyorsan alakuló és megszűnő, vagy éppen az útvonalnak arra a helyére érkező és távolodó zivatar problémát okozzon. Mivel egy ilyen tevékenységet időben pontosan nem lehet előre jelezni, ezért ezt véletlen, a vitorlázórepüléshez tartozó sajátosságnak kell tekinteni.

A pilóta helyesen cselekedett, amikor úgy döntött, hogy a beerősödő szél és a teljesen leromlott látásban, a kialakult nagy merülésben nem kockáztatta meg az azonnali tereplészállást, hanem elhagyta a veszélyes időjárási zónát. Helyeselni lehet azt a döntést is, hogy nem a kurzuson erőltette a repülést, hanem abban az irányba indult el ahol az időjárási körülmények lehetővé tették a termikelés további folytatását. Más kérdés, hogy a pilótának nem sikerült visszaküzdnie magát a kurzusra, vagy nem sikerült visszaérnie a Szegedi repülőtérre.

Tekintve, hogy a termikelés és annak megfogása abszolút individuális művelet, el kell hogy fogadjuk azt az álláspontot, mely szerint a pilóta igyekszik a legjobban

megoldani a feladatát, melynek teljesítése nagy mértékben függ a pilóta gyakorlatától, az időjárástól és a véletlentől. Jelen esetben a pilóta hazaérkezése nem valósult meg.

3. Következtetések

Elfogadható a pilótának az a magyarázata, hogy a veszélyes időjárási helyzetben, - a szokásosnál jóval nagyobb merülés, rossz látás, orkánszerű szél – mindenképpen el akarta kerülni a zivatar helyén történő terepleszállást, ami véleménye szerint a géptörés kockázatát hordozta. Amennyiben ez a – tények által bizonyított, biztonságos – terepleszállás az országhatáron belül történt volna, akkor ezt a távrepülés normális (bár nem teljesen sikeres) lefolyásának tudhatta volna be mindenki.

4. Biztonsági ajánlások

Ilyesmire ebben az esetben nincs szükség.

5. Függelék

Mellékelve: 1 sz melléklet	1 lap	A pilóta szakszolgálati engedély kivonata
2 sz melléklet	2 lap	A pilóta jelentései
3 sz melléklet	2 lap	Légialkalmassági Bizonyítvány
4 sz melléklet	2 lap	Teljesítményrepülési lap

Budapest, 2003.január 22.



.....
Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs