



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

112/2002 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Kiskunfélegyháza-repülőtér

2002.07.28.

**HA-5034: lajstromjelű
IS-28 B2: 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 megállapítás.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **112/2002**

MRSZ-BISZ eseményszám: **34/2002**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **MRSZ Bács-Kiskun megyei Repülőklub**

Gyártó: **Brassó**

Típus: **IS-28 B2**

Lajstromjele: **HA-5034**

Az eset helye: **Kiskunfélegyháza repülőtér 250° 2 km**

Eset ideje: **2002.07.28. 13 óra 50 perc**

Eset kategóriája **esemény**

ÁTTEKINTÉS

A növendék három órás feladatra indult, de a körözési próbálkozásokban elmerült. A 4. forduló helyén bejött erősmerülés közben úgy érezte, hogy nem ér be biztonságosan a repülőtérre, ezért egy közeli tarlóra kényszerleszállt. A gép orr része a talaj-egyenlőtlenség miatt sérült. A PoLéBiSz üzemeltetői hatáskörbe utalta a kivizsgálást.

A MRSZ-BISZ vezetője, egyszemélyes kivizsgálót (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. május 26.
Amely szerint az esemény oka, a nem látható talajegyenlenség miatti orrfelütődés.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: 3 órás feladatra induló növendék leoldás után azonnal próbált termiket fogni, amely nem emelt, ezért az iskolakörön továbbrepült. Újabb termikdobást érezve megint megpróbált körözni, de ez sem tartott. Tovább repülve a 4. forduló helyén erősen megmerült, úgy érezte, hogy nem biztonságos a repülőtér elérése, ezért az előtte lévő tarlót kiválasztva arra leszállt. A leszállás után kigurulás közben egy talajjegyenlőtlenség miatt a gép orra felütődött. A gépet szállító kocsival vitték a repülőtérre.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légitármű rongálódás: A külső burkolat enyhe sérülése és az orrkúp levétele után megállapították az első törzskeret gyűrődését.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-7199
Kora, neme:	46 éves, férfi
Képesítése:	vit.növendék
Jogosítása:	„C” vizsgás
Szakmai érvényessége:	nincs
Eü. érvényessége:	2004.05.10.
Összes repült ideje:	28 óra 30 perc
Összes felszállása:	303 fsz.
Típuson repült ideje:	5 óra 56 perc
Típuson felszállása:	44 fsz.
Utolsó hónapban felszállása:	4 fsz.
Utolsó napon felszállása:	2 fsz.

1.6.Légitármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	IS-28 B2	Összes repült idő	
Lajstromjele:	HA-5034	-gyártás óta:	532 óra 47 perc
Gyári száma:	347	-karbantartás óta:	82 óra 54 perc
Gyártó ország:	Románia		
Gyártó vállalat:	Brasso		
Gyártási év:	1991		
Alkalmassági biz. száma:	3593		
Érvényessége:	2003.06.27.		
Összes felszállás		Összes repült idő	
-gyártás óta:	860	-gyártás óta:	532 óra 47 perc
-karbantartás óta:	209	-karbantartás óta:	82 óra 54 perc
Üres tömege:	407,5 kg	max.felszálló tömege:	590 kg
Ülésterhelés: megengedett min:	70 kg	max:	182,5 kg
Súlyponthelyzet: megengedett határon belül.		tényleges:	74 kg

- 1.7. Meteorológiai adatok:** Szél 100°-ról 2-4 m/sec
- 1.8. Navigációs berendezések:** Az eset szempontjából érdektelen.
- 1.9. Összeköttetés:** Kéz és látjelek.
- 1.10. Repülőtéri adatok:** Kiskunfélegyháza érvényes engedéllyel rendelkezett. 100-as pálya.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** A típusra nincs rendszeresítve.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Törzsborítás és az orrkupak, valamint belül az első törzskeret deformálódott.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem volt szükség 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:** Vizsgálat nem volt indokolt.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

A növendék VII/3-as azaz 3 órás feladatrepülésre indult. Rögtön a csörlés végén úgy érezte, hogy emelésben van, ezért belekörözött, de inkább merült, ezért abbahagyta a körözést és tovább repült a bal iskolakör vonalán. Körülbelül a jel vonalában úgy érezte, hogy termikbe került, ezért újra megpróbálta kikörözni, de megint csak merült, ezért abbahagyta.

Tovább repülve az iskolakör vonalában, a hosszúfalon befelé tartva úgy döntött, hogy egyesíti a harmadik és negyedik forduló helyeit és közel 180°-os fordulóból kezdi meg a behelyezkedést a leszálláshoz. Az utolsó forduló megkezdésekor erős merülésbe került (kb. 4 m/sec). A merülés miatt úgy ítélte meg a pilóta, hogy kockázatos a repülőtérre a beérés, annál is inkább, mert közben magas feszültségű vezeték húzódik, gazdasági épületek vannak, és mindezeket túl a repülőtérig húzódó és ismertén rossz talajú legelő tele van elszórtan tehennel.

Ezért a 180°-os fordulót hamarabb abbahagyva, a magas feszültség előtt lévő tarlót ítélte legalkalmasabb leszállóhelynek, ahol bőven talált helyet a betakarító gép által otthagyt szalmahengerek között. Sikeresen le is szállt, azonban kigurulás közben egy

mélyebb barázdába behuppanva a gép orrészze felütődött. Mivel csak egészen kis sérülés látszott, nem jelentették az ügyet, csak a gondos hangármesteri felülvizsgálat kiértékelése után másnap jelentették.

3. Következtetések

Valóban előfordulhat olyan szituáció, amikor egy nem szabványos iskolakör repülése közben a befejező szakasz kezdetekor, eléggé távol a repülőtértől kerül olyan merülésbe a repülőgép, ami nagyobb a szokásosnál és akkor már veszélybe kerül a biztonságos kiszámítás. Az épületek, a magasfeszültségű vezeték és a tehéncsorda csak növelte a kockázatot, ezért nem lehet hibáztatni a növendéket, mert a biztonságosnak látszó megoldást választotta.

A repülőgép sérülését a terepszállásokkal velejáráó kockázatként jelentkező láthatatlan talajegyenlőtlenség okozta. A mellékelt hibalap szerint végrehajtott javításnak csak az első két tétele sorolható a fenti terepszállás következményei közé.

4. Biztonsági ajánlások

Az esemény bekövetkezte miatt külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, elegendőnek látszik a növendékek felkészítésénél annak hangsúlyozása, hogy a repülőtértől történő eltávolodás és a magasság összhangja kell, hogy a biztonságos kiszámítást meghatározza, még extrém esetekben is.

5. Függelék

Mellékletek: 1 számú /1 lap/: Munkaösszesítő lap
2 számú /1 lap/: A növendék esemény leírása
3 számú /1 lap/: Az indító pilóta esemény leírása
4 számú /1 lap/: 2 db fénykép

Budapest, 2004. március 17.



.....
Spang Ferenc
KSzB vezető