

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	141/2002
MRSZ-BISZ eseményszám:	45/2002
Üzembentartó:	MALÉV Aero Club
Tulajdonos:	Bocsárdi Hajnal
Gyártó:	Halley Kft.
Típus:	Apolló CXM Racer GT/R
Lajstromjele:	HA-YWAF
Az eset helye:	Dunafüred-nagyrét nem nyilvános fel-és leszállóhely
Eset ideje:	2002.szeptember 08. 18 óra 28 perc
Eset kategóriája	baleset

ÁTTEKINTÉS

Az eseményt a repülésvezető közvetlenül a bekövetkezés után 18 óra 50 perc-kor jelentette az MRSZ-BISZ ügyeletesének, aki 19 óra-kor továbbította a PoLéBiSz-nek. A PoLéBiSz igazgató szeptember 09.-én az esemény szakmai vizsgálatát az MRSZ-BISZ hatáskörébe utalta.

A MRSZ-BISZ vezetője, kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Kovács József

A KSzB tagja: Oross János

MRSZ főpilóta UL szakági helyettese
eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2002.december 12.

A pilóta helytelen döntése, hogy számára kérdéses helyzetben, kevéssel az előtte startoló gép után akart leszállni. Valószínűleg a leszállási sebessége kisebb volt a szükségesnél. Legnagyobb valószínűséggel a két tényező együttes hatása okozta az eseményt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A repülési feladat „iskolakör” repülés. Leszállásnál a siklópálya végén a repülőgép irányíthatatlanná vált. A gép a jobb oldalával és az orrkerékkel a földnek ütközött, majd több elpattanás után állt meg.

1.2.Személyi sérülések: Az utas 8 napon túl gyógyuló sérüléseket szenvedett.

1.3.A légi jármű rongálódása: A szárny 30%-ban, a trike 65 %-ban rongálódott.

1.4.Egyéb kár: nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	00-5580
Kora, neme:	53 éves, férfi
Képesítése:	SES pilóta
Jogosítása:	SES oktató
Szakmai érvényessége:	2004.04.23.
Eü. érvényessége:	2003.06.13.
Összes repült ideje:	272 óra
Összes felszállása:	1581 felsz.
Típuson repült ideje:	260 óra
Típuson felszállása:	1500 felsz.
Utolsó hónapban felszállása:	25 felsz.
Utolsó napon felszállása:	25 felsz.
Egyéb megjegyzés	

1.5.2.Az utas adatai:

nincs
43 éves, nő
nincs
nincs

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	Apolló CXM
Lajstromjele:	HA-YWAF
Gyári száma:	240801
Gyártó ország:	Magyarország
Gyártó vállalat:	Halley K.ft.
Gyártási év:	2001

Alkalmassági biz. száma:	3458
Érvényessége:	2003.06.02.

Összes repült idő
-gyártás óta: 20 óra 49 perc
-karbantartás óta: 20 óra 49 perc

Üres tömege: 145 kg
max.felszálló tömege: 370 kg

1.6.2. A motor adatai:

Típusa: Rotax 503
Gyártási száma: 4339 729
Gyártási ideje: 1996

Üzemideje összesen
- gyártás óta: 156 óra 06
- utolsó karbantartás óta: 12 óra 29 perc

1.6.3. A légsavár adatai:

Típusa: AP 03/AP9CR

1.7. Meteorológiai adatok: Szélesendes idő, hőmérséklet 25°C

1.8. Navigációs berendezések: Az esemény szempontjából érdektelenek.

1.9. Összeköttetés: Nincs rendszeresítve.

1.10. Repülőtéri adatok: Százhalombatta-Dunafüred-nagyrét nem nyilvános fel-és leszállóhely. N 47° 19,0' E 18° 55,0'
Pályairány 210°-30°, hossz 200 m, szélesség 15 m

1.11. Légijármű adatrögzítők: nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Az első földetérési pont közvetlenül a leszállópálya küszöb előtt volt. A végső megállásra, illetve a roncs helyzetére egyéb megállapítást a kivizsgáló szakbizottság nem tudott tenni, mert a sérült légijárművet elszállították a telephelyére, a Dunakeszi repülőtérre.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Az utas kórházi ellátásban részesült. Igazságügyi orvosszakértői 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 nem került sor.

1.17. Szervezetek jellemzése: A repülő üzem az önálló üzembentartási engedéllyel rendelkező MALÉV szervezésében történt.

1.18. Kiegészítő adatok: Kiegészítő adatok beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: A kivizsgálás hagyományos módszerekkel történt.

2. Elemzés

A „Nem nyilvános fel-és leszállóhely üzemeltetési engedély”-ben 210° felszállási és 30° leszállási iránnyal bal iskolakör forgalmi rend lett engedélyezve. A gyakorlatban nem iskolakör, hanem egy ettől eltérő repülési eljárás szerint repülnek, melyben a fel- és leszálló gép pályája keresztezi egymást. Ezt a repülési eljárást az esemény napján repülő mindkét pilóta ismerte, és egész nap (25 felszállás) alkalmazta. Azonban azt nem határozták meg, hogy a felszálló repülőgép után mennyi idővel szállhat le az érkező gép.

A leszálló repülőgép stabilitásának elvesztése két okból következhetett be:

- A szélcsend miatt még elképzelhető, hogy a kb. 1 perccel a felszálló gép után érkező leszálló, még az előző gép légcsavarja által keltett örvénysor áramlásába került.
- Nem kizárható azonban az sem, hogy a pilóta a szükségesnél kisebb, áteséshez közeli sebességgel akart leszállni. Ez okozhatta a stabilitás elvesztését, különösen abban az esetben, ha az örvénysor még aktív volt.

3. Következtetések

A pilóta felkészültsége a feladatra megfelelő. Az aznapi gyakorlata is megfelelő volt, ez volt a napi 25. felszállása.

Ennél a felszállásnál azonban valószínűleg a szükségesnél kisebb sebességgel közelítette meg a leszállóhelyet ez okozhatta a stabilitás elvesztését, különösen ha még aktív volt az előző gép által keltett örvénysor.

4. Biztonsági ajánlások

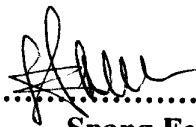
A pilóták figyelmét fel kell hívni a szükséges, a repülési helyzetnek megfelelő sebességek betartására. Valamint arra, ha kérdéses helyzetben találja magát mindenkor a biztonságosabb megoldást kell választani.

A gyakorlati használhatóság szerint át kell dolgozni a „Nem nyilvános fel-és leszállóhely üzemeltetési engedélyt”. Ebben meg kell határozni a követendő repülési eljárást. Több gép együttes üzemelése esetén a forgalmi rendet és a jelzéseket a levegőben lévő gép számára.

5. Függelék

- Mellékelve: 1 sz. melléklet / 4lap A balesetet szenvedett repülőgép vezetőjének nyilatkozata
2 sz. melléklet / 1lap Az üzemben résztvevő másik repülőgép vezető nyilatkozata
3 sz. melléklet / 2 lap A sérült utas nyilatkozata
4 sz. melléklet / 1 lap Dunafüred-nagyrét Nem nyilvános fel-és leszállóhely üzemeltetési engedély másolata

Budapest, 2003. február 04.



.....
Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs