

MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLEBISZ sorszám: 72/2003
MRSZ-BISZ eseményszám: 12/2003
Üzembentartó: Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos: Váczai István
Gyártó: Halley Kft.
Típus: Apolló CXMD
Azonosító jele: 22-57
Az eset helye: Zalaegerszeg, Andrásida
 nem nyilvános fel és leszállóhely
Eset ideje: 2003.05.03.
Eset kategóriája Repülőesemény-INCIDENT

ÁTTEKINTÉS

Motoros sárkányrepülő az andráshidai repülőtéren, leszállás közben felborult és megsérült. Az eseményt a bekövetkezése után azonnal jelentette egy repülőtéren tartózkodó pilóta, a Zalaegerszegi rendőrkapitányságnak és az MRSZ-BISZ főmunkatársának, aki azonnal továbbította azt a PoLéBiSz ügyeletesének. A PoLéBiSz igazgatója 2003. május 20.-án az esemény szakmai kivizsgálását az üzemeltető, MRSZ, Biztonsági Szervezet hatáskörébe utalta.

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

A KSzB vezetője: Oross János eseményvizsgáló

A KSzB tagja: Kovács József MRSZ UL szakágvezető

Mivel az esemény és a kivizsgáló bizottság megbízása között jelentős idő telt el a szakmai kivizsgáló bizottság azonnali helyszíni szemlét nem végzett.

A Zalaegerszegi rendőrkapitányság illetékes vizsgálója volt a helyszínen. Készített is fényképfelvételeket, azonban a szakmai vizsgálók részére azt többszöri kérésre sem biztosította, és nem adott magyarázatot, hogy miért nem.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. október 15.
Az esemény erős szélben végrehajtott sikertelen leszállás, amelyre egy nem megfelelően előkészített átrepülés következtében került sor.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A pilóta a Nagykanizsai repülőtér közelében helyi repülés céllal szállt fel, majd már repülés közben módosította a tervét és átrepülést hajtott végre Zalaegerszeg- Andrásida repülőtérre. A cél repülőtéren a gép-típus technikai lehetőségeit meghaladó, 11 m/s sebességű (15 m/s lökésekkel), a pálya irányhoz viszonyítva 40-50°-os oldalszél volt. A repülőtéri meteorológiai adatok alapján.

A pilóta megkísérelt nem a pálya irányban, hanem széllel szemben leszállni, majd egy széllel szembe intenzív kormányozással ellensúlyozni, azonban ez nem járt teljes sikerrel, a gép a jobb kerékre ért földet, majd felborult. A gép megsérült

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: vitorla latnik sérültek, a jobb vitorla 1/3 része sérült, légszár sérült, vitorla árboc elhajlott.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	nincs
Kora, neme:	63 éves, férfi
Képesítése:	pilóta
Jogosítása:	nincs
Szakmai érvényessége:	2003.12.31.
Eü. érvényessége:	2003.05.27.
Összes repült ideje:	66 óra
Összes felszállása:	357 fsz.
Típuson repült ideje:	66 óra
Típuson felszállása:	57 fsz.
Utolsó hónapban felszállása:	15 fsz.
Utolsó napon felszállása:	1 fsz.
Egyéb megjegyzés	

- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Roncs nem keletkezett.
- 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:** Magyar Repülő Szövetség
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Az esemény közvetlen okaként valószínűsíthető, hogy a pilóta nem pontosan széllel szemben kezdte meg a leszállást, illetve hogy a széllelés nem az állandó irányból jött. Ezért nem tudta pontosan irányban tartani a gépet., illetve a váratlan széllelés hatásának ellensúlyozására, valószínűleg túlzott korrekciót hajtott végre.

Az eset közvetett oka egyértelműen a repülés felelőtlen tervezése és végrehajtása volt. A pilóta repülés közben változtatta meg a saját maga által elhatározott, helyi repülési feladatot, átrepülésre. Miután ezen a repülő típuson nincs fedélzeti rádió berendezés, az induláskor illetve az átrepülés közben nem tudott információt kapni a cél repülőtéren uralkodó időjárásról. -Ezzel megsértette a 14/2000 sz. KöViM rendelet 1.3.2.pontjának rendelkezését-.

3. Következtetések

Az érvényes szabályok betartásával valószínűleg elkerülhető lett volna a repülőesemény. A leszállásnál a pilóta nem tudott megbirkózni a gép technikai lehetőségeit és az ő tudásszintjét meghaladó körülményekkel.

4. Biztonsági ajánlások

Az eseménnyel kapcsolatban az érvényes szabályok megváltoztatása nem látszik szükségesnek, azonban azok betartása indokolt.

A repülési feladatokat mindenkor a repülőgép lehetőségeit, és a pilóta képességét figyelembe véve kell meghatározni, abban az esetben is, ha a pilóta saját maga határozhatja meg azt. Ezért szükséges fejleszteni a pilóták önismeretét, esetleg időnként tudásszint felmérő, ellenőrző repülésekkel, akkor is, ha nincs szükség szakszolgálati vizsgára.

Célszerű javítani az együttműködést a rendőri szervek és a szakmai vizsgálat végzők között.

5. Függelék

Mellékelve: 1 számú melléklet/1 lap/: Helyszínrajz
2 számú melléklet/1 lap/: Légijármű sérülései

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2004. január 07 .



Spang Ferenc
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs