



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

83/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Pécs-Pogány repülőtér

2003.05.16.

**HA-JDE -/HA-5016/: lajstromjelű
Morave MS-893A -/IS 28 B2/: típusú repülőgép/ek/**

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.

Jelen zárójelentés tervezettel kapcsolatban a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek a kézhezvételtől számított 30 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges zárójelentés összeállításakor kell értékelni. Ez a tervezet tehát szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **16/2003**

MRSZ-BISZ eseményszám: **83/2003**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **Baranya Megyei Repülő és Ejtőernyős Klub**

Gyártó: **Morave Saulnier**

Típus: **Morave MS-893A**

Lajstromjele: **HA-JDE gy.sz.:10800**

Az eset helye: **Pécs-Pogány repülőtér**

Eset ideje: **2003.05.16. 12 óra 50 perc**

Eset kategóriája **légi közlekedési esemény**

ÁTTEKINTÉS

A vontatópilóta kötéllel történő leszállás közben olyan alacsonyan repült el földön álló vitorlázó gép felett, hogy a lelógó kötélvég beleakadt annak a csűrőjébe és sérülést okozott.

A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003 szeptember 22.

Amely szerint az esemény oka a vontatópilóta szükségesnél alacsonyabb bejövetele miatt a kelletténél jobban lelógó vontatókötél, illetve nem megfelelő behelyezkedés.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A vontatópilóta vontatókötéllel való leszállásakor a földön várakozó vitorlázógép fölött olyan alacsonyan helyezkedett be, hogy a vontatókötél vége elakadt a vitorlázógép szárnyában, amelyben sérülést okozott.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A motoros gép és a kötélt nem sérült.

1.4.Egyéb kár: A vitorlázógép bal csűrője és szárnyborítása sérült.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-5911
Kora, neme:	37 éves, férfi
Állampolgársága:	magyar
Képesítése:	motoros, vitorlázó
Jogosítása:	mot.vont., HCPL, vit.okt.
Szakmai érvényessége:	2003.12.31.
Eü. érvényessége:	2003.05.31.
Összes repült ideje:	274 óra 21 perc
Összes felszállása:	747 fsz.
Típuson repült ideje:	230 óra
Típuson felszállása:	610 fsz.
Utolsó hónapban felszállása:	28 fsz.
Utolsó napon felszállása:	3 fsz.
Egyéb megjegyzés:	vit.gépen 650 óra

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	Morave MS-893A
Lajstromjele:	HA-JDE
Gyári száma:	10800
Gyártó ország:	Francia
Gyártó vállalat:	Morave Saulnier
Gyártási év:	1968

Alkalmassági biz. száma:	522063/2002
Érvényessége:	2003.11.26.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	5640 fsz.	2565,9 óra
-nagyjavítás óta:	nincs adat	nincs adat
-karbantartás óta:	46 fsz.	14 óra 30 perc

Üres tömege: 635 kg max.felszálló tömege: 1050 kg
Tényleges csomagtér terhelés: 45 kg üzemanyag: 150 lit
Tényleges felszállási súly: 850 kg
Súlyponthelyzet: megengedett határokon belül.

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	0-360 A2n
Gyártási száma:	nincs adat
Gyártási ideje:	nincs adat
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	2985,4 óra
- nagyjavítás óta:	920,33 óra
- utolsó karbantartás óta	12 óra 21 perc

1.6.3. A légcsovar adatai:

Típusa:	Sensenic
Gyári száma:	K 8609
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	431 óra
- nagyjavítás óta:	nincs adat

1.7.Meteorológiai adatok: Hőmérséklet 17°C, szél 207°-ról 0-2m/sec,
felhő 2000m 3 okta

1.8. Navigációs berendezések: Az eset szempontjából érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat.

1.10. Repülőtéri adatok: Pécs-Pogány érvényes üzembetartási engedéllyel.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Csak a földön álló IS-28 B2 típusú vitorlázógép bal csűrője és szárnyborítása sérült.

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: Nem játszik szerepet az eseményben.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Hazai repülőtereinken a vitorlázógépek vontatásos indítási módjánál általánosan bevett szokás a vontatókötéllel való leszállás. Ilyen esetekben a vontatópilótának a felelőssége a megfelelő elkülönítés betartása, tehát a biztonságos magasságban történő behelyezkedés és az akadályok elkerülése. Mivel a külső szemlélő csak a tényeket tudja nyomon követni a szándékot nem, ezért a földről nem figyelmeztetheti a pilótát, mert nem tudhatja, hogy a besiklásban lévő repülőgép milyen merülősebesség elosztást fog alkalmazni leszállás közben. Oldalról pedig a mélység megítélése is nehézkes, tehát nem lehet biztosan állítani, hogy a kötélen a repülőgép szárnya felett vagy az mellett fog elsiklani.

3. Következtetések

Ezek szerint az esemény oka a helytelen behelyezkedés, amelynek révén a vontatókötéllel leszálló motoros repülőgép alacsonyan, földön álló vitorlázó repülőgép szárnya felett próbált átrepülni. Az esemény elkerülhető lett volna akár egy magasabb bejövettel, akár a repülőgép melletti behelyezkedéssel.

Tény, hogy nagyobb sérülés keletkezhetett volna ugyanebben a szituációban a földön álló gépen, amennyiben az általános szokás szerint, a kötélen vitorlázógép felé eső végén helyezkedik el a szakadóbetét, de mégsem helyes ez az elrendezés.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, elegendő a vontatópilótákban tudatosítani a biztonságos (tehát elég magas és akadálymentes) behelyezkedés fontosságát, és jelentőségét.

Azonban a vontatókötélen elhelyezett szakadóbetét helyzetével kapcsolatosan egységes állásfoglalás kialakítására lenne szükség, amely mint a példa is mutatja, közmegegyezéssel nem oldható meg, tehát hatósági állásfoglalás szükséges.

5. Függelék

Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: Esetleírás
 2 számú melléklet /1 lap/: Helyszínrajz
 3 számú melléklet /1 lap/: Fényképek

Budapest, 2003. december 16.

.....
Spang Ferenc
KSzB vezető