

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG  
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér  
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI FÖLDI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS**

POLÉBISZ sorszám: **193/2003**

MRSZ-BISZ eseményszám: **40/2003**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **Bodorkós Gellért**

Gyártó: **Hoffmann Aircraft GMBH**

Típus: **Dimona MK II.**

Lajstromjele: **HA-1222**

Az eset helye: **Pusztacsalád-repülőtér**

Eset ideje: **2003.09.06. 13 óra 30 perc**

Eset kategóriája **földi esemény**

**ÁTTEKINTÉS**

A légi jármű vezetője az indulási vonalra akart gurulni az állóhelyéről, de kifordulás után a szintén várakozási vonalon álló másik Movit orr részének ütközött a bal szárnyvége. Személyi sérülés nem történt, a Dimona bal szárnya sérült.

A bejelentések után 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 23.**

**Amely szerint az esemény oka figyelmetlenség.**

---

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

**1.1.A repülés lefolyása:** a várakozási vonal gépei közül a pilóta kifordult gépével, hogy az indulási vonalra guruljon. A jobb oldalán lévő kihúzott csörlőkötelekre figyelve nem vette észre, hogy a bal oldalán várakozó gép orr részébe elakadt a bal szárnyvége.

**1.2.Személyi sérülések:** Személyi sérülés nem történt.

**1.3.A légi jármű rongálódás:** A bal szárnyvég és a szárnytő borítás a bekötéseknél sérült.

**1.4.Egyéb kár:** Motorfalke orr része jelentéktelen sérüléseket szenvedett.

### 1.5.Személyzet adatai:

#### 1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	006757
Kora, neme:	55 éves férfi
Képesítése:	motoros és movit pilóta
Jogosítása:	PPL, „A”kat movit
Szakmai érvényessége:	2004.07.26.
Eü. érvényessége:	2004.04.10.
Összes repült ideje:	382 fsz.
Típuson repült ideje:	42 óra
Típuson felszállása:	101 fsz.
Utolsó hónapban felszállása:	19 fsz.
Utolsó napon felszállása:	1 fsz.
Egyéb megjegyzés	vitórlázó „C”vizsga

### 1.6.Légi jármű adatai:

#### 1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	DIMONA MK II.
Lajstromjele:	HA-1222
Gyári száma:	36234
Gyártó ország:	Austria
Gyártó vállalat:	Hoffmann Aircraft GMBH
Gyártási év:	1987

Alkalmassági biz. száma:	521276/2003
Érvényessége:	2004.04.16.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	3913 fsz.	2312 óra
-karbantartás óta:	17 fsz.	14 óra

Üres tömege: 578 kg max.felszálló tömege: 770 kg tényleges: 665 kg  
Súlyponthelyzet: megengedett határokon belül.  
Üzemanyag: 80 liter

#### 1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	L-2000 EB 1C
Gyártási száma:	7418230
Gyártási ideje:	1986
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	2312 óra
- utolsó karbantartás óta:	14 óra

#### 1.6.3. A légcsonar adatai:

Típusa:	Hoffmann
Gyári száma:	11524
Üzemideje összesen	
- gyártás óta:	163 óra

1.7. Meteorológiai adatok: Hőmérséklet 26°C, szél 360°-ról 1-3 m/sec

1.8. Navigációs berendezések: A típusra rendszeresített, érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat.

1.10. Repülőtéri adatok: Pusstacsalád érvényes üzembentartási engedéllyel rendelkezett.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A balszárny vége és töve 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.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

## 2. Elemzés

A pilóta a várakozási vonalról balra 90°-kal kifordulva az indulási vonal felé kigurult és a tőle balra másodikként álló motorfalke orr részének ütközött a bal szárnyvégével. Nem akart a jobb oldalán lévő csőrőkötelekre rágurulni, azokat figyelte, ezért későn vette észre, hogy nem elegendő a távolság a bal oldalán.

## 3. Következtetések

Az esemény oka a helytelen figyelemmegosztás, amely szerint a pilóta nem a fontosabb oldalt figyelte.

## 4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, azonban az oktatói állománynak tudatosítani kell a kiképzés során, hogy a hazánkban általánosan elterjedt várakozási vonalban a szárnyakhoz történő igazodás esetében, a különböző típusoknak különböző hosszúságban nyúlik előre az orra.

## 5. Függelék

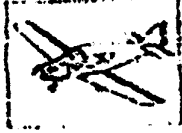
Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: A pilóta nyilatkozata  
2 számú melléklet /1 lap/: Helyszínrajz  
3 számú melléklet /2 lap/: 3 db fénykép

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2003. november 24.

  
Kovács Ferenc  
Közlekedési és Légügyi Hatóság vezető

1.



Nyilvántartási szám: \_\_\_\_\_

**NYILATKOZAT**

Ez a nyilatkozat kizárólag a szakmai kivizsgálás elősegítésére szolgál, más célra felhasználni nem szabad!

Kihűltése kizárólag a kivizsgáló szakbizottság felkérésére történik.

A leírás helye: Pentavolod időpontja: 2003 év 09 hó 08 nap

A nyilatkozattevő n Letakarva  
elérhető címe: 97

A repülőbalesettel/ eseménnyel kapcsolatos viszonyai: Per. p.p.p. vezetés

A nyilatkozó repülő-szakmai ismerete, gyakorlata: PPL - A

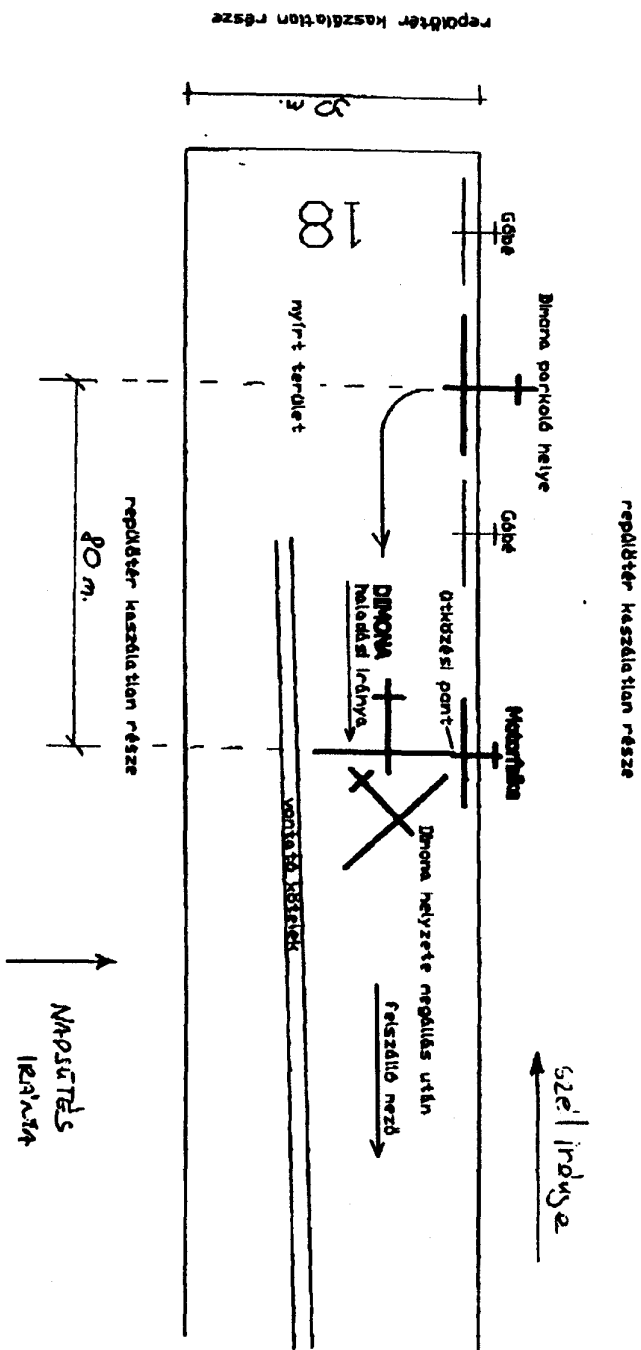
A nyilatkozó a szóbanforgó repülőbalesettel/ eseménnyel kapcsolatban az alábbi nyilatkozatot teszi:

Az esemény felismeretlenségéből eredt. A jobb oldali kőleletre futottam a bal oldalra nem voltam éber, hogy a megfogás az álló pánusz utasít.

11

**Letakarva**

A nyilatkozó aláírása: \_\_\_\_\_



3.a.

HA-1222



3.6.

HA-1222

