

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET ZÁRÓJELENTÉS**

POLÉBISZ sorszám:	<b>2004/117</b>
MRSZ-BISZ eseményszám:	<b>02/2004</b>
Üzembentartó:	<b>magánszemély</b>
Tulajdonos:	<b>magánszemély</b>
Gyártó:	<b>Impuls Gmbh</b>
Típus:	<b>Impuls</b>
Azonosító jele:	<b>77-35</b>
Az eset helye:	<b>Dunakeszi repülőtér</b>
Eset ideje:	<b>2004.03.20. 14 óra</b>
Eset kategóriája:	<b>baleset -ACCIDENT-</b>

**ÁTTEKINTÉS**

Az eseményt a bekövetkezte után 3 órával később jelentette az oktató az MRSz-BISz ügyeletesének, aki továbbította a bejelentést a PoLéBiSz ügyeletesének, az akkori információ szerint úgy, hogy valódi repülési szándék nem volt és nem történt sérülés.

Későbbi információ alapján tudódott ki, hogy baleset történt, ezért az MRSz-BISz 05.28.-án megismételte a bejelentést. A PoLéBiSz igazgatója 06.01.-én az esemény szakmai vizsgálatát az MRSz-BISz hatáskörébe utalta.

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

**A KSzB vezetője:** Oross János eseményvizsgáló

**A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2004. szeptember 17.**

A baleset a növendék gyakorlatlanságából adódó repüléstechnikai hiba miatt következett be.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

**1.1.A repülés lefolyása:** A kezdő tanuló a Dunakeszi repülőtér munkaterületének szélén a tematika szerinti 1/1-es gyakorlatot végzett (az elstartoláshoz szükséges nekifutás gyakorlása, repülési szándék nélkül). A gyakorlás közben a tanuló kissé emelkedett a földtől, nem tudott helyesen korrigálni, jobbra lebillent és elesett.

**1.2.Személyi sérülések:** A tanuló jobb felkarcsonttörést szenvedett.

**1.3.A légi jármű rongálódás:** A légi járművön sérülés nem keletkezett.

**1.4.Egyéb kár:** Nem keletkezett.

### 1.5.Személyzet adatai:

#### 1.5.1. A oktató adatai:

Szakszolgálati engedélye: nincs rendszeresítve  
 Kora, neme: 33 éves, férfi  
 Képesítése: „D” vizsgás pilóta III.  
 Jogosítása: sárkányrep. okt.  
 Szakmai érvényessége: 1977-től visszavonásig  
 Eü. érvényessége: nincs szükség  
 Összes repült ideje: ~650 óra  
 Összes felszállása: ~750  
 Típuson repült ideje: ~0 óra 15 perc  
 Típuson felszállása: 10  
 Utolsó hónapban felszállása: 5  
 Utolsó napon felszállása: 0

#### 1.5.2. Az növendék adatai:

nincs  
 30 éves férfi  
 nincs

### 1.6.Légi jármű adatai:

Típusa: Impuls  
 Lajstromjele: 77-55  
 Gyári száma: 0  
 Gyártó ország: Német  
 Gyártó vállalat: Impuls  
 Gyártási év: 1990

Alkalmassági biz. száma: nincs  
 Érvényessége: 2004.12.31.

Összes felszállás  
 -vásárlás óta: 10

Összes repült idő  
 nincs jegyezve

Üres tömege: 25 kg    max.felszálló tömege: 120 kg  
 Ülésterhelés: megengedett min: 65 kg    max: 95 kg    tényleges: 75 kg

**1.7. Meteorológiai adatok:** szél 300°-ról 4-5 m/sec, hőmérséklet 15 °

**1.8. Navigációs berendezések:** nincs alkalmazva

**1.9. Összeköttetés:** nem volt

**1.10. Repülőtéri adatok:** Dunakeszi repülőtér, az esemény szempontjából nincs jelentősége.

**1.11. Légijármű adatrögzítők:** nincs alkalmazva

**1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** roncs nem keletkezett. A siklórepülő jobb szárnyvégre, majd orra billenve ért földet.

**1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** a sérültet a váci kórházban látták el, ott állapították meg a felkarcsont törését. Nem volt szükség igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra.

**1.14. Tűz:** Nem keletkezett.

**1.15. A túlélés lehetősége:** Életre veszélyes helyzet nem alakult ki. A sérült kórházba szállítása mentővel történt, nem szenvedett késedelmet.

**1.16. Próbák és kísérletek:** Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.

**1.17. Szervezetek jellemzése:** a P.S.E. klub az érvényes szabályok szerint folytatja a kiképzést, az MRSz felügyeletével.

**1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.

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

## 2. Elemzés

A tanuló előző ősszel kezdett siklórepülő oktatásra járni, előadásokat hallgatott és kapott írásos jegyzetet is. A gyakorlati kiképzést ez évben kezdték meg. Néhány alkalommal volt siklórepülő starthelyen, gyakorolta a szárny összeszerelését, és az oktatóval megbeszéltek néhány megfigyelt lesiklást. A repülés gyakorlati előszítését a baleset napján kezdték meg. Gyakorolta a sárkányfelvételt, a szárny vízszintes tartását, az állásszög változtatását és a nekifutást. Több futópróbát végzett. A balesethez vezető nekifutásnál, 4-5 m/s erősségű szélben, valószínűleg a szárny, -ebben az esetben helytelen tartása miatt kissé elemelkedett a földtől. A tanuló ettől a „repüléstől” meglepődött és helytelenül korigált, előre tolt a trapézt. A szárny, melynek eleve nem volt a repüléshez szükséges sebessége ettől a mozdulattól lefékeződött és oldalra

lebillent. A jobb szárnyvég földet ért, a sárkány visszapördült, a tanuló ráesett a trapézra, melyet valószínűleg nem engedett le.

### **3. Következtetések**

A tanuló, bár olvasott tananyagot és látott is repülést, a váratlan helyzettől meglepődött, és helytelenül reagált a váratlan elemelkedésre.

### **4. Biztonsági ajánlások**

Alapos repülés előtti felkészítéssel fel kell hívni a tanuló figyelmét az ilyen vagy más rendkívüli helyzet lehetőségére, és megmutatni, majd még álló helyzetben gyakoroltatni a helyes szárnytartást. Természetesen ez egy cél, amit meg kell tanítani, de az tény, hogy a tanuló, -azért mert TANULÓ, és nincs repülési gyakorlata- nem mindig ismeri fel az adott repülési helyzetet, ezért előfordulhat, hogy helytelenül reagál. Célszerű, ha az oktató és a növendék között van legalább egyoldali rádió összeköttetés, vagy olyan kontaktus, hogy az oktató kiabálással vagy kézjelzéssel tudja figyelmeztetni a növendéket.

Budapest, 2004. december 09.

Spang Ferenc  
MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs