



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS-TERVEZET

121/2004 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

HHH-repülőtér

2004.05.31.

**Ha-5053: lajstromjelű
KA-7: típusú vitorlázó repülőgép**

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 megállapítása.

Jelen zárójelentés tervezettel kapcsolatban, a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek a kézhezvételtől számított 60 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-TERVEZET

POLÉBISZ sorszám: **13/2004**

MRSZ-BISZ eseményszám: **121/2004**

Üzembentartó: **MSE Repülőklub**

Tulajdonos: **Forrai és tsa.**

Gyártó: **Schleicher GmbH.**

Típus: **KA-7**

Lajstromjele: **HA-5053**

Az eset helye: **HHH –repülőtér 31 pálya leszálló mező**

Eset ideje: **2004.05.31. 16 óra 10 perc**

Eset kategóriája: **esemény**

ÁTTEKINTÉS

Iskolakör repülést követő leszállás utáni kiguruláskor a gépparancsnok feje a kabinplexibe ütközött, ami 4 irányban berepedt. 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: 2004. június 28.

Amely szerint az esemény kiváltó oka a véletlen talajjegyentlenség és a nem eléggé szoros heveder együttes hatása.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: az oktatói jogosítással rendelkező pilóta csörlőindítású iskolakör repülésre vitte utasát. Leszállás utáni kiguruláskor talajgyenetlenség miatt a hátsó ülésben ülő oktató a fejét beleütötte a plexi kabintetőbe, amin 4 irányú repedés keletkezett.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: a már előzőleg is ragasztott kabintető plexiben az ütközés helyétől 4 irányban kiinduló repedések keletkeztek.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-1071
 Kora, neme: 61 éves, férfi
 Képesítése: vit, movit pilóta
 Jogosítása: oktató
 Szakmai érvényessége: 2004.12.31
 Eü. érvényessége: 2005.03.25.
 Összes repült ideje: 816 óra
 Összes felszállása: 3001fsz.
 Típuson repült ideje: 4 óra 33 perc
 Típuson felszállása: 23 fsz.
 Utolsó hónapban felszállása: 24 fsz.
 Utolsó napon felszállása: 18 fsz.

1.5.2. Az utas adatai:

30 éves, férfi

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: KA-7
 Lajstromjele: HA-5053
 Gyári száma: 705917
 Gyártó ország: Németország
 Gyártó vállalat: Schleicher Gmbh.
 Gyártási év: 1967
 Alkalmassági biz. száma: 3669
 Érvényessége: 2005.05.07.
 Összes felszállás
 -gyártás óta: 20357
 -nagyjavítás óta: 849
 -karbantartás óta: 37
 Üres tömege: 285 kg max.felszálló tömege: 480 kg
 Súlyponthelyzet: megengedett határokon belül.

Összes repült idő

3314 óra

184 óra 35 perc

417 óra

- 1.7. Meteorológiai adatok:** szél 300°-ról 4-6 m/sec, felhőzet 3/8 okta
- 1.8. Navigációs berendezések:** Az eset szempontjából érdektelen.
- 1.9. Összeköttetés:** Az eset szempontjából érdektelen.
- 1.10. Repülőtéri adatok:** HHH érvényes üzemtartási engedéllyel rendelkezett.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** A típusra nincs rendszeresítve.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** csak a kabintetőben keletkezett 4 irányban elágazó repedés.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem volt szükség igazságügyi 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:** csörléses iskolakör repülés, klub üzemben.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Vitorlázóoktatói jogosítással vitte el utasát egy csörlőindítású iskolakörre a gép pilótája a HHH repülőtér 31 pálya használatával. Leszállás utáni kiguruláskor egy talajegyenetlenség miatt, a hátsó ülésben ülő oktató fejével a kabintetőnek ütközött, a plexin 4 irányban repedés keletkezett. Az ütés nem volt jelentős, a pilótán semmiféle sérülés nem keletkezett, sőt az ütésből eredő és rövid időn belül megszűnő enyhe fájdalomon kívül semmiféle utóhatás sem jelentkezett.

A KA-7 típusú repülőgép futóműve nem rugózott, csak a viszonylag nagy méretű kerék időszakos benyomódása mérsékeli a rázkódást guruláskor. A pilóta elmondása, miszerint a csípőközép vonalánál hátrább elhelyezkedő hasheveder bekötési pont miatt lehetséges a pilótának a felfele történő elmozdulása negatív terheléseknél, igaz, de csak abban az esetben, hogyha a hasheveder nem eléggé feszes és nincs a megfelelő helyen.

3. Következtetések

A KB szerint az eset azért következett be, mert az oktató nem feszítette meg a megfelelő módon a bekötő hevedereket, és mindezek mellett nem megfelelő tartásban, hanem kissé előrehajtott testhelyzetben volt a gurulási fázisban, a fényképen is látható repedések kiindulási helye alapján.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés vagy ajánlás kiadása nem szükséges, hiszen mindezekkel a pilótáknak már növendék korukban tisztába kell lenniük.

5. Függelék

Mellékelve: 2 db fénykép

Budapest, 2004. június 28.

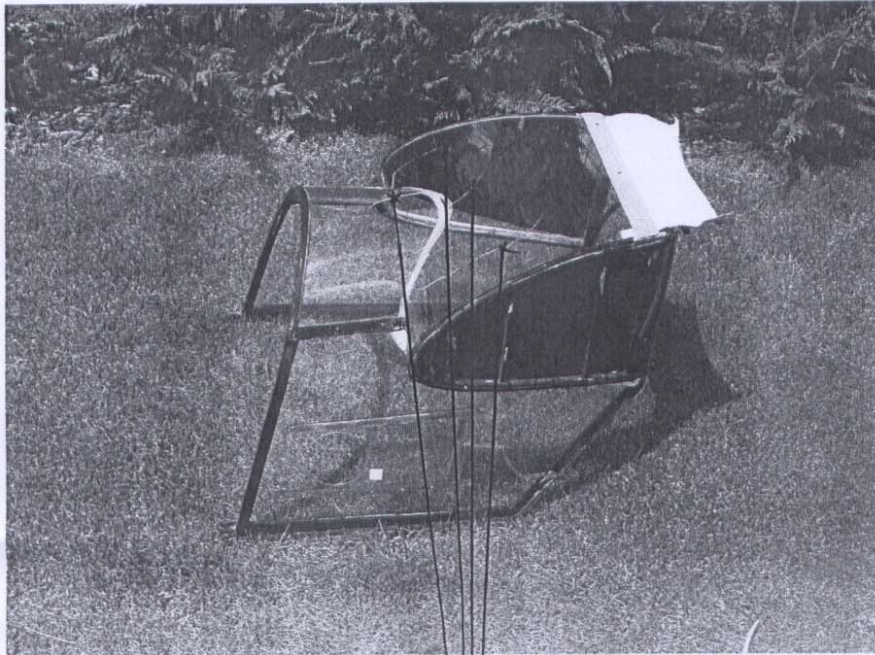

.....
Spang Ferenc
KSZB vezető

dsc09305 (1280x960x24b jpeg)



Repedések

dsc09304 (1280x960x24b jpeg)



Repedések