

MRSZ-REBISZ eseményszám: 07./2005.



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2005./100. sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Az esemény helyszíne: Székkutas
Az esemény időpontja: 2005. május 21.

**HA-5059 lajstromjelű
KA-7 típusú repülőgép**

A szakmai vizsgálat célja légi közlekedési 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.

MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budaörsi repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: 2005./100.

MRSZ-REBISZ eseményszám: 07./2005.

Üzembentartó: Magyar Repülő Szövetség

Tulajdonos: Kvasz András Repülő és Ejtőernyős Klub

Gyártó: Alexander Schleicher

Típus: KA-7 Rhönadler

Lajstromjele: HA-5059

Az esemény helye: Székkutas

Esemény ideje: 2005. május 21. 17 óra, 25 perc, - helyi időben -

Esemény kategóriája: Légiközlekedési baleset – Accident -

ÁTTEKINTÉS

Terepleszállás során a vitorlázó repülőgép megsérült. A pilóta jelezte az eseményt az indító repülőtérre, ahonnan az ügyeletes oktató azonnal jelentette azt, a PoLéBiSz, a helyi rendőrség és az MRSZ ügyeletesének. A PoLéBiSz igazgatója az esemény szakmai vizsgálatával az MRSZ REBISZT bízta meg.

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

A KSzB vezetője: Oross János eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2005. augusztus 17.
Az esemény, helytelen terepkiválasztás, és repüléstechnikai hiba miatt következett be.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása: A pilóta az első távrepülési feladatra, 50 km.-es távrepülésre indult. Az 50 km. megtétele után, rádióan engedélyt kért az indító repülőtéren lévő oktatójától, hogy megkísérelhesse a visszatérést, azonban azt az utasítást kapta, hogy a feladatának megfelelően szálljon le terepen. A megfelelő leszálló terület kiválasztásához elegendő magasság állt a pilóta rendelkezésére, azonban téves megítélés miatt, egy viszonylag kis területet jelölt ki a leszállásra. A viszonylag rövid pálya, és hibás behelyezkedés miatt kifutás közben túlhaladt a szabad területen, és az azt övező fás, bokros részen, illetve a bokrok között lévő, a földből kiálló vaskaró miatt jelentősen megsérült a repülőgép.

1.2. Személyi sérülés: nem történt.

1.3. A Légijármű rongálódása: A törzs orr rész a baloldalon sérült, alaktartó lécek görbültek, törtek, padlólemez törött, torziós orrborítás alatt a borda törött, orrcsúzó bekötési pontok és a borító lemez sérültek, a kabintető megrepedt. A bal szárny és a magassági kormány több helyen sérült.

1.4. Egyéb kár: nem keletkezett.

1.5. Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-7952
 Kora, neme: 31 éves, férfi
 Képesítése: növendék pilóta
 Eü. érvényessége: 2005. 06. 23.
 Összes repült ideje: 42 ó. 02 p.
 Összes felszállása: 204
 Típuson repült ideje: 27 ó. 52 p.
 Típuson felszállása: 79
 Utolsó hónapban felszállása: 14
 Utolsó napon felszállása: 2

1.6. Légijármű adatai:

Típusa: KA-7, Rhönadler
 Lajstromjele: HA-5059
 Gyári száma: 7170
 Gyártó ország: Németország
 Gyártó vállalat: Alexander Schleier
 Gyártási év: 1965.
 Alkalmassági biz. száma: 4774
 Érvényessége: 2005. június 30.
 Sárkánykönyv száma: 364

Összes felszállás	Összes repült idő
-gyártás óta: 12113	2361 ó. 12 p.
-nagyjavítás óta: 2533	520 ó. 11 p.
-karbantartás óta: 202	27 ó.

Üres tömege: 289 kg. max. felszálló tömege: 480 kg.
 Ülésterhelés: megengedett min: -első ülés- 65 kg., max: -első ülés- 110kg.,
 össz.:191 kg., tényleges: 75 kg.
 Súlyponthelyzet: a megengedett határon belül.
 Tényleges csomagter terhelés: 0 kg., ólomsúly: 0 kg.

1.7. Meteorológiai adatok: felhőzet: 2-4/8 Cu., az alapja 1500 m., szél: 360 fokról
 4 m./s., látás: 30 km.

1.8. Navigációs berendezések: a típusra jellemző alap berendezések.

1.9. Összeköttetés: rádió összeköttetés az indító repülőtérről.

1.10. Repülőtéri adatok: Az esemény nem repülőtéren történt.

1.11. Légijármű adatrögzítők: „Kolibri” logger.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: a földetérés megfelelt volna egy szabályos tereplészállásnak, csupán a „pálya” rövidsége, illetve a végében lévő tereptárgyak okozták a repülőgép sérüléseit.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra nem volt szükség.

1.14. Tűz: nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége: életre veszélyes helyzet nem alakult ki.

1.16. Próbák és kísérletek: elvégzésére nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: A repülés előkészítése és végrehajtása az MRSZ szakmai felügyelete alá tartozó Kvasz András Repülő és Ejtőernyős Klub szervezésében történt.

1.18. Kiegészítő adatok: beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: a kivizsgálás hagyományos, bevált módszerekkel történt, újak alkalmazására nem volt szükség.

2. Elemzés

A pilóta a képzési tematika szerint elérte azt a szintet, hogy végrehajtsa a VII./6. feladatot, az első távrepülést. Az előző feladatai során tehetséges, jó képességű növendéknek bizonyult. Az oktatójával elvégezték a távrepüléshez szükséges előkészítő feladatokat is. A VII./4-est, amely idegen terepen történő leszállást írja elő, illetve a VII./6a elméleti felkészítést. Az idegen területen való leszállás gyakorlása, a repülőtér munkaterületének végén lévő mezőgazdasági területre történt. Ez önmagában nem kifogásolható, mivel ennek a feladatnak **lényege a leszállás pontos kiszámítása**, nem a megszokott körülmények között. Azonban célszerűbb, amennyiben lehetőség van rá, a repülőtér közvetlen körzetén kívül keresni egy erre alkalmas területet. Ez a gyakorlás jobban megközelíti azt a valós helyzetet, melyet átél a pilóta az első terepleszállása során.

Az eseményhez vezető repülésnél, jó időjárási körülmények között, viszonylag jelentős magasságban, 1200 m.-en volt, amikor teljesítette a meghatározott 50 km.-es távolságot. A lehetséges leszállóhelynek ajánlott mezőgazdasági repülőtér nem találta, illetve nem ismerte fel, ezért elbizonytalanodott. Rádióon megkérdezte az oktatóját, hogy visszatérhet-e az induló repülőtérre. Az oktatótól azt az utasítást kapta, hogy ne forduljon vissza, hanem ott a repülőtértől számított 50 km.-es körzetén kívül keressen és találjon egy leszállásra alkalmas területet, és arra szálljon le. Az oktatónak erre a döntésre több, elfogadható indoka volt. Az egyik, és legfontosabb az, hogy a VII./6-os feladatcélja megtanítani a növendéket a légi navigációra, teljesíteni a FAI ezüst koszorú 50 km.-es távrepülés feltételét, és nem utolsósorban felkészíteni a vitorlázó távrepülés során gyakran előforduló terepleszállásra. Egy másik indok az, hogy ott, ahol a növendék tartózkodott, Székkutas környékén több jelentős nagyságú, leszállásra kiválóan alkalmas terület van, míg az esetleges visszatérés esetén két viszonylag nagy város, Orosháza és Békéscsaba felett kellett volna átrepülnie, ami egy esetlegesen rosszul kiszámított végsiklás esetén nagyobb veszélyt jelenhetett volna. Azonban az a vélemény, hogy egy loggerrel felszerelt repülőgép esetében is érvénytelen a FAI vizsga, ha visszafordul, téves. A FAI ezüstkoszorú megszerzésének szabálya azt a feltételt támasztja, hogy a távrepülés egyenes vonalú szakasza legyen minimum 50 km. és maximum 100 km. között.

A növendék ereszkedés közben észre vett egy „L” alakú füves területet, amelyről azt feltételezte, hogy az a keresett mezőgazdasági repülőtér. Gyakorlatlansága miatt nem vette észre, hogy az, a viszonylag kis mérete – legnagyobb hossza 150 m. - miatt nem alkalmas egy motoros repülőgép felszállásához. Neki azonban elegendő lett volna egy jól kivitelezett leszállás végrehajtására! Megzavarta őt a végsiklás közben észlelt, a leszállási irányban lévő kb. 15 m. magas kémény – egy szemétegető -, és a pályáját keresztező elektromos vezeték. Nagyobb gyakorlattal, kényszerhelyzet esetén, ezektől az akadályoktól függetlenül le lehetett volna szállni a terület elejére, de ez természetesen nem várható el az első terepleszállás esetében.

Az akadályok miatt viszonylag magasan helyezkedett, és a vezeték átrepülése után „orra nyomta” a gépet. Megnövekedett sebességgel, a terület 1/3-nál ért földet. Ezzel a sebességgel az adott hosszon már nem lehetett megállni a terület szélén lévő akadályok előtt.

3. Következtetések

A növendék az előírt távolság megrepülése után elbizonytalanodott. Zavarta őt, hogy nem találta meg a leszállásra javasolt mezőgazdasági repülőteret. Ezért kérte az oktatóját a visszafordulásra. Az oktató döntése, hogy az eredetileg tervezett feladatot hajtsa végre a tanuló nem kifogásolható, mivel a leszálláshoz alkalmas terület felett volt, és mert nem készítette fel a visszarepüléshez. Azonban abból, hogy a növendék kérte a visszafordulást a **feladat megváltoztatását**, érezhette volna, hogy zavarban van, némi túlzással pánik helyzetben. Célszerű lett volna megkérdezni a probléma okát, és ha kiderül, felhívni a figyelmét, hogy a feltételeken ajánlott repülőtéren kívül még több leszállásra kiválóan alkalmas terület van a térségben.

A növendék, amikor végsiklás közben észlelte az akadályokat, helyesen döntött, hogy nem kockáztatja a vezetéknek ütközést, azonban akkor már láthatta, hogy rendkívül kis terület áll a rendelkezésére, ezért a lehető legkisebb, de még biztonságos sebességgel kellett volna átrepülnie az akadály felett, hogy a „pálya” elején érhesse földet.

4. Biztonsági ajánlások

Az eseménnyel kapcsolatban új rendelkezés kiadására, illetve a meglévő szabályok módosítására nincs szükség.

Azonban fel kell hívni az oktatók figyelmét, a növendékek gondos és kritikus felkészítésére, -pl. a tanuló térképén bejelölni az esetleges leszállóhelyeket-, a repülés közbeni tájékozódásra, és szükség esetén tanácsadásra.

5. Függelék

Mellékelve: 3 fénykép

Budapest, 2005.08.17.

KSzB vezető