

# Közlekedésbiztonsági Szervezet

## ZÁRÓJELENTÉS

**188/2005**

**minősítés:** légiközlekedési baleset

**hely:** Matkópuszta repülőtér,  
N 46°48,8' E 019°39,9'

**idő:** 2005. augusztus 9., 18 óra 18 perc (LT)

**típus, lajstromjel:** LAK-17A  
S5-3117

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

## Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája:	<b>légiközlekedési baleset (ACCID)</b>
A légi jármű gyártója:	<b>SPORTINE AVIACIJA, Litvánia</b>
típusa:	<b>LAK-17A</b>
lajstromjele:	<b>S5-3114</b>
A légi jármű tulajdonosa:	<b>magánszemély</b>
üzembentartója:	<b>magánszemély</b>
A baleset napja és időpontja (UTC):	<b>2005. augusztus 9., 18 óra 18 perc (LT)</b>
helye:	<b>Matkópuszta repülőtér N 46°48,8' E 019°39,9'</b>
A baleset kapcsán súlyosan sérültek száma:	<b>0</b>
A légi jármű rongálódásának mértéke:	<b>súlyosan károsodott (seriously damaged)</b>
Lajstromozó állam:	<b>Szlovénia</b>
A gyártást felügyelő hatóság:	<b>Litván Légiközlekedési Hatóság</b>
A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:	<b>Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet (PoLéBiSz), 2006. január 1-étől a jogutód: Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ).</b>

## Az eset összefoglaló áttekintése:

Végsiklását végző versenyrepülő vitorlázó repülőgép rövidre jött, terepre szállt és jelentősen károsodott.

### A vizsgálat adatai:

A baleset a versenyrepülő üzem szolgálata észlelte és a verseny igazgatója közvetlenül az eset bekövetkeztét követően értesítette a PoLéBiSz, a magyar Polgári Légiközlekedési Hatóság (PLH), valamint a Kecskeméti Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály baleseti ügyeletét. A PoLéBiSz igazgatója az eset vizsgálatára szakmai bizottságot (a továbbiakban: KSzB) alakított és küldött ki, melynek:

elnöke: dr. Ordódy Márton      kivizsgáló, elemző  
tagja: Farkas Attila              helyszínelő technikus.

A KSzB az eset napján 18 óra 00 perckor érkezett a helyszínre, ahol a helyszínt és a roncsot megvizsgálta, fényképfelvételeket készített, a verseny rendezőit meghallgatta és a pilótától nyilatkozatot kért.

2005. június 14-én a PoLéBiSz igazgatója telefaxon, "Notification" megküldése révén tájékoztatta az esetről a Szlovén Szállítási és Közlekedési Minisztérium Polgári Légiközlekedési Hatóságát, aki nem tartott igényt arra, hogy a PoLéBiSz által végzett kivizsgálásban részt vegyen.

A fent felsorolt dokumentumok és meghallgatások alapján zárójelentés-tervezet készült, melyet a PoLéBiSz igazgatója - észrevételek megtétele céljából - rendeletben meghatározott érintettek számára megküldött. Mivel észrevétel az ugyanazon rendeletben meghatározott határidőn belül nem érkezett, ezért jelen zárójelentés a tervezet tartalmát érdemi változtatás nélkül közli.

## 1. Ténybeli információk

### A repülés lefolyása:

Leszálláshoz készülve a pilóta érezte, hogy nem éri el a repülőteret és úgy döntött, hogy egy szántóföldre száll le. A repülőgép bal szárnyvégével érintette a talajt, bepördült és egy árokban állt meg. Mindkét szárnyvég tört és sérült a törzs is. A pilóta sértetlen maradt.

### 1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	0	0	0
Kisebb/semmilyen	1	0	0

### 1.3. A légi jármű rongálódása

Mindkét szárnyvég tört és sérült a törzs is.

### 1.4. Egyéb kár

Egyéb kárról a KSzB nem szerzett tudomást.

### 1.5. A személyzet adatai

#### A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme:	53 éves, férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége	
Szakmai:	2007. július 4.
Egészségügyi	2006. június 30.
Képesítései:	vitórlázó pilóta
Jogosításai:	oktató, műszerrepülő
Repült ideje/felszállások száma:	
Összesen:	1445 óra 34 perc
Utolsó 12 hónapban	145 felszállás/193 óra 41 perc
Utolsó harminc napban	25 felszállás/8 óra 26 perc

### 1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.7. Meteorológiai adatok

Szélereősség: 1-2m/s, látástávolság > 10 km, felhőzet: 4/8 Cu 1700 méteren.  
Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### 1.8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### **1.9. Összeköttetés.**

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

### **1.10. Repülőtéri adatok**

Az esetben érintett repülőtérenk érvényes működési engedélye volt. A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges. A kiválasztott terepet árok keresztezte, ezért az nem felelt meg a terepreszállás követelményeinek,

### **1.11. Légijármű adatrögzítők.**

A légijárművön LX-700 navigációs adatrögzítő rendszer volt. Az érintett légijármű típusra és feladathoz adatrögzítő nincs is előírva.

### **1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.**

A légijármű az 1.3. pont szerinti rongálódásokat szenvedte el. A helyszíni szemle során a földetérés előtti meghibásodásra utaló nyom nem volt felfedezhető.

### **1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai**

A légijármű személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett. A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

### **1.14. Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

### **1.15. A túlélés lehetősége**

Az eset során életveszély nem alakult ki.

### **1.16. Próbák és kísérletek**

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket a KSzB nem végeztetett.

### **1.17. A szervek jellemzése**

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

### **1.18. Kiegészítő adatok**

A KSzB a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem indokolt ismertetni.

### **1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazására nem volt szükség.

## **2. Elemzés**

Vitorlázó versenyrepüléseken - a lehető legnagyobb átlagsebesség elérése érdekében - a végsiklás adatait egy optimum-számítás határozza meg. Az optimumot elvétele, illetve az optimumon felül kevés tartalékot meghagyva az ún. "rövidre jövetel" bekövetkezhet és ekkor a kényszerű terepre szállás elkerülhetetlen. A kényszerhelyzet idejében történt felismerésekor megfelelő leszálló-terep nagy valószínűséggel kiválasztható.

A vizsgált esetben a pilóta kényszerhelyzetbe került, a helyzetet későn ismerte fel és nem maradt lehetősége megfelelő leszálló terep kiválasztására.

## **3. Következtetések**

A vizsgált baleset a vitorlázó versenyrepülés gyakori velejárója. A terepre szállásból eredő balesetek bekövetkezének gyakorisága csökkenthető a nevezési feltételek szigorításával.

## **4. Biztonsági ajánlások**

A KSzB nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2006. március 09.

dr. Ordódy Márton  
KSzB elnök

Farkas Attia  
KSzB tag