

MRSZ-REBISZ eseményszám:

MRSZ-010-05



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI SZOLGÁLAT

ZÁRÓJELENTÉS

2005-221 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNYHEZ

Az esemény helye: Dunakeszi repülőtér

Az esemény ideje: 2005. 09. 03. 15: 53 LTC

**A légijármű lajstromjele és típusa: HA-4313
vitorlázó repülőgép**

A szakmai vizsgálat célja a bekövetkezett légiközlekedési baleset/repülőesemény, ok-okozati összefüggéseinek feltárása, a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai javaslatok közzététele, intézkedések kezdeményezése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem lehet célja a büntetőjogi értelemben vett személyi felelősség megállapítása, illetve ennek a felelősségnek büntetőeljárásban történő szankcionálása.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
REPÜLÉSBIZTONSÁGI SZOLGÁLAT**

Budaörs Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám	2005-221
MRSZ-REBISZ eseményszám:	MRSZ-010-05
Üzembentartó:	MRSZ
Tulajdonos:	MALÉV Repülőklub
Gyártó:	SzD Bielsko Weoclaw Lengyelország
Típus:	SzD36A
Lajstromjele:	HA-4313
Az eset helye:	Dunakeszi repülőtér
Eset ideje:	2005. 09. 03. 15: 53 LTC
Eset kategóriája:	Repülőesemény

ÁTTEKINTÉS

A HA-4313 lajstromjelű SzD36A típusú légi jármű feladatról történő hazarepülése során leszállás közben a légi jármű durva földetérés következtében megsérült.

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

A KSzB vezetője: Siklósi Zoltán Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2005. szeptember 7.

A bekövetkezett repülőesemény valószínűsíthető oka, hogy a légi jármű vezetője a futóművet elmulasztotta kiengedni, ezért az illetékes szolgálat a leszállás végső fázisában utasította a futómű kiengedésére. A figyelemmegosztás hiányának következményeként a sebességét elveszítette, ezért leszállás közben durván ért földet.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása: A légi jármű vezetője első típusrepülése alkalmával behúzott futóművel érkezett a felvétel megkezdésének magasságához. A leszállás befejező fázisában kb. 5m-es magasságban utasítás kapott a futómű kiengedésére. A futómű kiengedése közben a sebességét elveszítette, ezért a légi jármű már nem vezetetten ért földet. A farokrész kényszertörési pontján kb. 30 cm nagyságú, íves repedés keletkezett. A keletkezett kár értéke nem haladja meg az 50000 HUF-ot.

1.2. Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt

1.3. A légi jármű rongálódásának mértéke: A légi jármű kismértékben megsérült

1.4. Egyéb kár: Nem keletkezett

1.5. Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai

Szakszolgálati engedélye:	08-6951
Kora, neme:	26 éves Nő
Képesítése:	PPL vitorlázó pilóta
Jogosítása:	vitorlázó pilóta
Szakmai érvényessége:	2006. 12.31.
Egészségügyi érvényessége:	2008. 02. 10.
Összes repült ideje:	120 óra
Összes felszállása:	410
Típuson repült ideje:	2:57 óra
Típuson felszállása:	1
:Utolsó hónapban felszállása:	2
Utolsó napon felszállása:	1

1.6. Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai

Típusa:	SzD36A
Lajstromjele:	HA-4313
Gyári száma:	W726

Gyártó ország: Lengyelország
Gyártó vállalat: Zaklady SzD Bialsko
Gyártási év: 1975
Alkalmassági biz. száma: 4077
Érvényessége: 2006. 04. 15.
Sárkánykönyv száma: 943

Összes felszállás:

gyártás óta: 639
nagyjavítás óta: Nincs adat
karbantartás óta: 19

Összes repült idő:

gyártás óta: 1015 óra 06 perc.
nagyjavítás óta: Nincs adat
karbantartás óta: 20 óra 35 perc

Üres tömege: 271kg
Maximális felszálló tömege: 385kg
Ülésterhelés: megengedett min: 65kg
max: 114kg
tényleges: 74kg

Súlyponthelyzet: megengedett határon belül.

Tényleges csomagter terhelés: 1kg ólomsúly: 0kg üzemanyag: 0liter

1.6.2. A motor adatai: Nincs motor

Típusa:

Gyártási száma:

Gyártási ideje:

Motorkönyv száma:

Üzemideje összesen

gyártás óta:

nagyjavítás óta:

utolsó karbantartás óta:

- 1.6.3. A légszárító adatai:** Nincs légszárító
- Típusa:
- Gyári száma:
- Üzemideje összesen
gyártás óta:
nagyjavítás óta
- 1.7. Meteorológiai adatok:** szél adatok: 10km/ó, D,D-NY-ról; látás távolság: >10; felhőzet: N/A, alap: N/A.
- 1.8. Navigációs berendezések:** Iránytű.
- 1.9. Összeköttetés:** Fedélzeti rádió
- 1.10. Repülőtéri adatok:** LHDK
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** Nincs adatrögzítő
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Durva földetérés.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem készült
- 1.14. Tűz:** Nem keletkezett
- 1.15. A túlélés lehetősége:** Az emberi életre veszélyes helyzet nem alakult ki.
- 1.16. Próbák és kísérletek:** Futómű ellenőrzése és a repedés részletes vizsgálata szükséges.
- 1.17. Szervezetek jellemzése:** MALÉV Rk. szervezésében történt a repülés.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Nincs adat
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Nem szükséges

ELEMZÉS

A vizsgálat során a környezeti és anyagi-technikaitényezőt az esemény bekövetkezésének ok-okozati összefüggéseiből ki lehetett zárni. A humán faktor vizsgálata során megállapítható, hogy a repülőeseményben szerepet játszott a késői információ a futómű kiengedésére vonatkozóan. A légijármű vezetőjének ez volt az első leszállása behúzó futóművel rendelkező légijárművel. A repülésvezetőnek, illetve az illetékes oktatóknak számítani kellett volna a bekövetkezett eseményre, lévén a típuson kezdő légijármű vezetőről szó. A futómű kiengedésére vonatkozó utasítást, a fenti tényezőket figyelembe véve kell kiadni. A személyzet figyelmét – az utasítás vételétől kezdve - túlságosan lekötötte a kialakult helyzet megoldása, ezért a figyelem megosztása lelassult. A rendelkezésre álló idő nem volt elég számára a légijármű vezetett leszállásának eseménymentes végrehajtásához.

KÖVETKEZTETÉSEK

A légijármű sérülését a kis sebességgel, nem vezetetten végrehajtott durva leszállás okozta. A durva földetérésben szerepet játszott a késői információ a futómű helyzetéről, valamint a légijármű vezetőjének alacsony jártassági szintje a típuson. A helyzet megoldására rendelkezésre álló időt, amely meghaladta az ő valós – az esemény elhárításához szükséges - idejét, és ami a figyelemmegosztás lelassulásához, illetve a kritikus helyzet kialakulásához vezetett, a futómű helyzetére vonatkozó információ időben történő kiadásával növelni lehet. A légijármű vezetőjének a kritikus helyzetek megoldásához szükséges valós idejét csökkenteni kell képzés (elméleti), kiképzés (gyakorlati) oktatás, és a jártasság fenntartásának módszereivel.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Az esetet célszerű a hasonló feladatot végrehajtó légijármű vezetőkkel, illetve az oktatói állománnyal ismertetni.

FÜGGELÉK

Nincs függelék

MELLÉKELVE:

Nincs melléklet

Budapest, 2005. november 07.

KSzB vezető