



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS 2015-052-4P KBSz sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Eset kategóriája: **repülőesemény**

Gyártó: **PZL-Bielsko**

Típus: **SZD-36A Cobra 15**

Nemzetiségi és azonosító jele: **HA-4006**

A légiközlekedési repülőesemény helye: **Óbuda Megyeri híd É 200m**

Ideje: **2015. március 03. 09 óra 42 perc UTC**

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 megállapítás.

1. ÁTTEKINTÉS

A bejelentett eseménnyel kapcsolatosan a Magyar Repülő Szövetség Repülésbiztonsági Szervezetének (a továbbiakban MRSz ReBiSz) készenléti szolgálatát a Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: KBSz) ügyelete a hozzá érkezett bejelentést követően 2015. március 3. napján 13 óra 32 perckor értesítette.

Az esemény szakmai vizsgálatát a KBSz az MRSz ReBiSz hatáskörébe utalta 2015. március 3. napján. Az MRSZ ReBiSz meghatalmazott eseményvizsgálója **Dr. Siklósi Zoltán** valamint **Balogh György** MRSz FLF és üzemeltetésért felelős vezető (főmérnök) az esemény vizsgálatát az üzemeltető szervezet a hatáskörébe utalást követően haladéktalanul megkezdte. A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja: **2015. március 11.**

Az esemény rövid összefoglalása: A feladat vitorlázó repülőgépek átrepülés páros vontatásban LHDK indulási repülőtérrel LHBS érkezési repülőtérre volt. A felszállást követően Óbuda térségében a hosszú kötélrel történő vontatás során az SzD-36A Cobra 15 típusú HA-4006 lajstromjelű légi jármű a vontató kötélről leakadt (nem tervezett vonóerő megszűnés). A leakadást követően a légi jármű vezetője a légi üzemeltetési utasításnak megfelelően füves területen hajtotta végre a terepreszállást. Ennek során sem a légi jármű személyzete, sem a légi jármű nem sérült. Harmadik félnek okozott kár nem keletkezett.

2. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

2.1 A repülés lefolyása:

Az előre betervezett feladat megnevezése: átrepülés páros vontatásban LHDK indulási repülőtérrel (09 óra 36 perc UTC) LHBS érkezési repülőtérre. A felszállást követően Óbuda térségében a hosszú kötélén történő vontatás során az SzD-36A Cobra 15 típusú HA-4006 lajstromjelű légi jármű a vontató kötélről 09 óra 42 perc 40 másodperc UTC időben leakadt (nem tervezett vonóerő megszűnés). A leakadást követően a légi jármű vezetője a légi üzemeltetési utasításnak megfelelően a Megyeri híd budai hídfőtől É kb. 200 méterre füves területen 09 óra 47 perc 17 másodperc UTC időben hajtotta végre a leszállást. Ennek során sem a légi jármű személyzete, sem a légi jármű nem sérült. Harmadik félnek okozott kár nem keletkezett. A légi jármű a helyszínen történt szétbontása után szállító járművel a Budaörsi repülőtér hangárjába beszállításra került.

2.2 Személyi sérülések: Nem történt személyi sérülés

Sérülések	Személyzet	Utások	Összesen a légi-járművön	Egyéb személyek
Halálos			Ø	Ø
Súlyos			Ø	Ø
Kisebbs			Ø	Nem alkalmazható
Egyik sem			Ø	Nem alkalmazható
Mindösszesen			Ø	Ø

2.3 A légi jármű rongálódás: A légi jármű az eseményben nem sérült.

2.4 Egyéb kár: Nem keletkezett

2.5. A légi jármű személyzet adatai:

a.) Kora: 38 éves

Szakszolgálati engedély érvényessége: Nincs lejáratási idő.

A szakszolgálati engedéllyel kapcsolatos egészségügyi adatok: Érvényes 2015. július 17.

Jogosítások: Sailplane; FI (S)

Kötelező ellenőrzések: N/A

Összes repült ideje: 2000 óra

Összes felszállása: 2000

Típuson repült ideje: 200 óra

Típuson felszállása: 100

Előző évben repült ideje: 59 óra 02 perc

Előző évben felszállása: 215
Előző hónapban repült ideje: 0
Előző hónapban felszállása: 0
Utolsó napon repült ideje: 16 perc
Utolsó napon felszállása: 1

b) A személyzet egyéb (vontató) tagjainak képesítésére és gyakorlatára vonatkozó adatok:

Kora: 71 év;

Szakszolgálati engedély érvényessége: 2016. december 31.

A szakszolgálati engedéllyel kapcsolatos egészségügyi adatok: Érvényes 2015. szeptember 12.

Jogosítások: H / FCL / PPL, SEP(land), TMG, FI(A), FI(A)/CRI(A)SE;

Kötelező ellenőrzések: 2014. december 14. LHDK – LHTL, C-172,

Összes repült ideje: 2600 óra;

Összes felszállása: 5190;

Típuson repült ideje: 145 óra;

Típuson felszállása: 960;

Előző évben repült ideje: 38 óra;

Előző évben felszállása: 188;

Előző hónapban repült ideje: 00 óra 21 perc

Előző hónapban felszállása: 2

Utolsó napon repült ideje: 00 óra 30 perc

Utolsó napon felszállása: 1

c) Az egyéb személyekre, vonatkozó információk: Információ nem áll rendelkezésre.

2.6 Légi jármű adatai

a) A légi jármű légi alkalmasságának és karbantartásának rövid ismertetése: A légi jármű éves karbantartásra volt tervezve, ezért érkezett a Budaörsi repülőtérre. A légi jármű légi alkalmas 2015. május 14. napjáig. Az éves karbantartás CRS érvényes 2015. április 10. napjáig.

b) A teljesítmény rövid értékelése, a tömeg és a tömegközéppont az előírt határokon belül volt-e az érintett eseménnyel kapcsolatos repülési szakasz folyamán: Az utolsó súlypontmérés időpontja 2013. május 13. napján történt, a súlypont az előírt tartományon belül helyezkedett el.

2.7 Meteorológiai adatok:

a) Az időjárási körülmények rövid ismertetése: A szél iránya 280°-ról átlag 9,6 kts lökések 13,2 kts. A hőmérséklet 8,6°C; a látás<10km-nél; harmatpont:-6,3°C; nedvesség 34,0%; gomolyfelhő 5/10, alap 1200m tető 1500m.

b) A természetes fényviszonyok a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény időpontjában (napfény, holdfény, szürkület stb.): A repülési feladat nappal VFR körülmények között került végrehajtásra.

2.8 Navigációs berendezések: A repülési feladat hagyományos navigációs eszközök alkalmazásával került végrehajtásra.

2.9 Összeköttetés: Az információ nincs összefüggésben a repülőeseményhez vezető körülményekkel.

2.10 Repülőtéri adatok: A felszállást LHDK repülőtérrel hajtották végre. A leszállás a leakadást követően az M0-Megyeri híd budai csomóponttól É 200m-re egy füves területre történt.

2.11 Légijármű-adatrögzítők: A típuson nincs rendszeresítve.

2.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok: Nem keletkezett.

2.13 Az orvos és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai: Igazságügyi orvos szakértői vizsgálatokra nem volt szükség.

2.14 Tűz: Nem keletkezett tűz.

2.15 A túlélés lehetősége: Az eseménnyel kapcsolatosan vészelhagyás, kutatás és mentés nem került végrehajtásra.

2.16 Próbák és kísérletek: Nem került sor.

2.17 Szervezetek jellemzése: Az információ nincs összefüggésben a repülőeseményhez vezető körülményekkel.

2.18 Kiegészítő adatok: Információ nem áll rendelkezésre.

2.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Nem került sor a hagyományostól eltérő eljárási cselekményre.

3. ELEMZÉS

A repülőesemény kialakulásában szerepet játszó ok-okozati összefüggések közül (a személyzet elmondása alapján) a környezeti tényező, azon belül a meteorológiai körülmények elemzése vált szükségessé. A térségben a szél ugyan nem volt a közepes szintnél erősebb, azonban a széllekek a terepdomborzatot is figyelembe véve okozhatták az előre nem tervezett esemény (leakadás, a vonóerő megszűnése) bekövetkezését.

A légijármű vonatkozásában anyagi-technikaitényező körében lefolytatott vizsgálat szabálytalanságot, az esemény bekövetkezésében kétséget kizáró módon szerepet játszó műszaki okokra visszavezethető eltérést nem talált ezért a műszaki meghibásodást a bizottság az ok-okozati összefüggések közül kizárta.

A légijármű személyzete a feladathoz minden szükséges jogosítással és képesítéssel rendelkezett, így a szokásos téli leállást is figyelembe véve a feladat végrehajtását korlátozó emberi hibatényező (képzés, kiképzés, feladat, szolgáltatások, szabályzatok) elégtelensége jelenleg minden kétséget kizáró módon nem állapítható meg.

3.1 Kockázat értékelés:

Az esemény bekövetkezés valószínűségének értékelése alapján a gyakoriságot tekintve **3** közepesen gyakori fokozatú, amíg az esemény súlyosságát értékelve a „**E**” elhanyagolható osztályba sorolható.

A fentieket figyelembe véve a kockázat értékelése „**csekély következmények**” és amelynek indexe: **3E**, ami azt jelenti, hogy az esemény kockázata elfogadható, kezeltnek minősül.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

A bekövetkezett eseménnyel kapcsolatosan a közvetlen kiváltó okot minden kétséget kizáróan nem lehetett tisztázni, de vélelmezhetően a környezeti tényező azon belül a meteorológiai körülményeknek szerepe lehetett az előre nem tervezett leakadásban, (vonóerő megszűnésében). Az esemény bekövetkezése után a légi jármű személyzete az előírásoknak megfelelően tevékenykedett, így az esemény során személyi sérülés, illetve anyagi kár nem keletkezett.

5. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A bizottság biztonsági ajánlások kiadmányozását a bekövetkezett eseménnyel kapcsolatosan nem tartotta szükségesnek.

Budapest, 2015. április 20.

.....

Balogh György

FLF és üzembentartásért felelős vezető

.....

Dr. Siklósi Zoltán

MRSZ REBISZ főmunkatárs

6. Függelék

A képek forrása IHO Repülés (www. iho.hu) 2015.3.9 08:45



