



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG  
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

**ZÁRÓJELENTÉS**

**2004/154 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY**

**Nyíregyháza repülőtér**

**2004.06.27.**

**HA-4361: lajstromjelű  
Jantár Std: 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.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG  
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér  
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS**

POLÉBISZ sorszám:	2004/154
MRSZ-BISZ eseményszám:	21/2004
Üzembentartó:	Magyar Repülő Szövetség
Tulajdonos:	MRSZ Nyíregyházi Rep. és Eje. Klub
Gyártó:	PZL Bielsko-Bialo
Típus:	Jantar Standard
Lajstromjele:	HA-4361
Az eset helye:	Nyíregyháza-repülőtér
Eset ideje:	2004. június 27. 12 óra 30 perc
Eset kategóriája:	esemény (gépsérülés)

**ÁTTEKINTÉS**

A repülőtér körzetében a gép nem tudott kiemelkedni és leszálláshoz igyekezve a 3. forduló helyén, bal szárnyvéggel egy fának ütközött. A szárnyvég sérült, de azért rendben leszállt a repülőtéren. 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. december 02.**

Amely szerint az eseményt a pilóta rossz kiszámítása okozta.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

**1.1.A repülés lefolyása:** Távrepülés céljából vontatva, a leoldás után elmerült, amiért is a reptéri leszállásra határozta el magát. A harmadik forduló helyén a bal szárnyvéggel egy lombos fának ütközött, majd rendben leszállt.

**1.2.Személyi sérülések:** Személyi sérülés nem történt.

**1.3.A légitármű rongálódás:** A bal szárny torziós orrborítása a csűrőközép tájékán kb. 40 cm hosszán és 15 cm mélységben sérült.

**1.4.Egyéb kár:** Nem keletkezett.

### 1.5.Személyzet adatai:

#### 1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-7103
Kora, neme:	27 éves, férfi
Képesítése:	vit. mot pilóta
Jogosítása:	nincs
Szakmai érvényessége:	2004.08.28.
Eü. érvényessége:	2008.08.
Összes repült ideje:	190 óra
Összes felszállása:	300
Típuson repült ideje:	25 óra
Típuson felszállása:	35
Utolsó hónapban felszállása:	3
Utolsó napon felszállása:	1
Egyéb megjegyzés:	200 óra motoros

### 1.6.Légijármű adatai:

#### 1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	Standard Jantár
Lajstromjele:	HA-4361
Gyári száma:	B-692
Gyártó ország:	Lengyelország
Gyártó vállalat:	PZL Bielsko-Biello
Gyártási év:	1975
Alkalmassági biz. száma:	nincs adat
Érvényessége:	2005.05.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	1680	2600 óra
-karbantartás óta:	20	15 óra

Üres tömege: 256 kg max.felszálló tömege: 385 kg  
Ülésterhelés: megengedett min: 65 kg max: 110 kg tényleges:100 kg  
Súlyponthelyzet: megengedett határon belül.

**1.7.Meteorológiai adatok:** hőmérséklet 28°C, szél 240°-ról 2-3 m/s, látás 25 km, felhő 2/8

**1.8. Navigációs berendezések:** A típusnak megfelelő alap berendezések.

**1.9. Összeköttetés:** kétoldali rádiókapcsolat.

**1.10. Repülőtéri adatok:** Nyíregyháza érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett.

**1.11. Légijármű adatrögzítők:** A típusra nincs rendszeresítve.

**1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** bal szárnyvég orrborítása 40 cm hosszán és 15 cm mélységben sérült.

**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:** Klubüzem, 112 km-es háromszögrepülés MVK szervezés szerint.

**1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.

**1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

## 2. Elemzés

Több gépet vontattak fel 112 km-es háromszög megrepülése céljából, és ezek a gépek a repülőtértől keletre termikáltak. A 4361-es lajstromjelű Jantár elmerült, ezért visszaindult a repülőtérre leszállni. A szemtanúk és a pilóta elmondása szerint, erősen merült és a 3. forduló helyén kb. 20-25 m magasságban bal fordulóban, bal szárnyvéggel egy fa koronájával ütközött. Az ütközés a szárny orrészén a csűrőközép

vonalaiban sérülést okozott, de a repülőgép még vezethető maradt és a pilóta rendben leszállt a repülőtéren.

Figyelembe véve a közel fél méter hosszúságú és majdnem a főtartóig behatoló sérülést, megállapítható, hogy a gépnek lényegesen nagyobb volt a sebessége a normál utazó vagy besiklási sebességnél. A nagyobb sebességet támasztja alá az a tény is, hogy az ütközés dacára is beért a repülőgép a repülőtérré és ott rendben leszállt. Ugyanis az utazósebesség környékén lombos fával történő ütközés ilyen jelentős sérülést nem okoz, másrészt pedig biztosan beperdíttette volna a repülőgépet, amiből az ott helyben leesett volna.

### 3. Következtetések

A vitorlázógép pilótája az előírtnál alacsonyabban hajtotta végre a harmadik fordulót, és pedig azért, mert a magasságát indokolatlanul a sebesség növelésére használta fel. Tekintve, hogy a vitorlázó repülésben –különösen a teljesítményrepüléseknél- a hazai szabályok nem rögzítik pontosan a fordulók földrajzi elhelyezkedését, helytelenül választotta meg a forduló helyét is.

Így fordulhatott elő, hogy még ebben a magasságban és ennél a sebességnél is egyenes vonalú repülésben elért volna a repülőgép a fa felett, azonban amikor azt bedöntötte és a bal szárny lejjebb (alacsonyabbra) került, menthetetlenül bekövetkezett az ütközés.

### 4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadására nincs szükség. Azonban az eseményt és az abból levonható következtetéseket ismertetni kell az elméleti képzéseken, de nem csak a teljesítményrepülőknél, hanem a teljes hajózó állomány előtt.

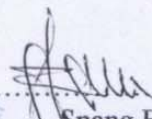
### 5. Függelék

Mellékelve: 1 lap: 2 db fénykép

**A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.**

Budapest, 2005. február 04.



  
Spang Ferenc  
KSzB vezető