



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

169/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Nyíregyháza-repülőtér

2003.08.09.

**HA-SBG: lajstromjelű
PZL 101/A: típusú motoros 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 megállapítás.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **169/2003**

MRSZ-BISZ eseményszám: **31/2003**

Üzembentartó: **MRSZ Nyíregyházi Repülő és Ejtőernyős Klub**

Tulajdonos: **MRSZ Nyíregyházi Repülő és Ejtőernyős Klub**

Gyártó: **PZL Lengyelország**

Típus: **PZL 101/A**

Lajstromjele: **HA-SBG**

Az eset helye: **Nyíregyháza repülőtér**

Eset ideje: **2003. augusztus 09. 13 óra 58 perc**

Eset kategóriája: **esemény (jelentéktelen sérülés)**

ÁTTEKINTÉS

Hangártól a starthelyre gurulás közben, nekigurult a pályafénysor kapcsolószekrényének. Magassági kormány jobb külső része törött. A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

A MRSZ-BISZ vezetője, egyszemélyes vizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2004. július 20.
Amely szerint az esemény oka a pilóta nem kellően körültekintő gurulása.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A starthelyre történő kiguruláskor, a szilárd pálya bevezető fénysorának egyik kapcsoló dobozának nekiütközött a repülőgép jobb magassági kormányja, az aerodinamikai kiegyenlítő lap letört.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: a jobb oldali magassági kormány külső része a kiegyenlítő laprésszel letört.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-1425
Kora, neme:	63 éves, férfi
Képesítése:	vitórlázó és motoros pilóta
Jogosítása:	oktató, vontató pilóta
Szakmai érvényessége:	2004.12.31.
Eü. érvényessége:	2004.05.10.
Összes repült ideje:	850 óra
Összes felszállása:	3000
Típuson repült ideje:	500 óra
Típuson felszállása:	1200
Utolsó hónapban felszállása:	30
Utolsó napon felszállása:	1
Egyéb megjegyzés:	800 óra vitórlázóval

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	PZL-101/A
Lajstromjele:	HA-SBG
Gyári száma:	107233
Gyártó ország:	Lengyel
Gyártó vállalat:	PZL
Gyártási év:	1968
Alkalmassági biz. száma:	nincs adat
Érvényessége:	2004.05.22.

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	29677	4860 óra 42 perc
-nagyjavítás óta:	4257	656 óra 51 perc
-karbantartás óta:	300	52 óra

Üres tömege: kg 1083 max.felszálló tömege: 1660 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max: 320 kg tényleges: 85 kg
 Súlyponthelyzet: megengedett határokon belül
 Üzemanyag: 120 lit

1.6.2. A motor adatai:

Típusa:	AI-14RA
Gyártási száma:	KA-811915
Gyártási ideje:	1979
Motorkönyv száma:	SBG-1
Üzemideje összesen:	
-gyártás óta:	1511 óra 26 perc
-nagyjavítás óta:	501 óra
-karbantartás óta:	52 óra

1.6.3. A légszűrő adatai:

Típusa:	US-122000
Gyári száma:	K-8305
Gyártási ideje:	1983
Üzemideje összesen:	946 óra 36 perc

1.7. Meteorológiai adatok: Az esemény szempontjából érdektelen.

1.8. Navigációs berendezések: Az esemény szempontjából érdektelen.

1.9. Összeköttetés: Kétoldali rádiókapcsolat AFIS szolgálattal

1.10. Repülőtéri adatok: Érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Gurulás közben a jobb oldali magassági kormány külső széle letörött.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség igazságügyi orvosszakértői 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

1.18 Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A hangár előtti előtérről a vitorlázó starthelyre gurult a vontató pilóta, a szilárd burkolat (beton) kezdete és a repülőtér széle között. Így keresztezte a bevezető fénysort és a jobboldali magassági kormány beleakadt a fénysor kapcsolódobozába, amitől a kormány külső része letört. Bár a repülőtéren a fűvet kaszálták, az akadályok, így a lámpák és a kapcsolódoboz közvetlen közelében, még maradt némi magas fű, ami a pontos észlelést akadályozhatta, de pontosan ugyanez figyelmeztethette volna a pilótát, hogy kerüljön. Az ütközésben közrejátszott a PZL-101 típusajátossága, hogy a fenti gép magassági kormánya aerodinamikai kormányerő kiegyensúlyozással rendelkezik. Ez azt jelenti, hogy ha a magassági kormány húzva van (márpedig guruláskor húzni illik, mert csak így akad be a farokkerék rögzítő), vagyis felfelé tér ki, akkor az aerodinamikai kormányerő kiegyenlítő rész lefele tér ki, mert a forgáspont elé nyúlik, tehát közelebb kerül a földhöz.

3. Következtetések

Ezek szerint a esemény oka a pilóta figyelmetlensége, mert a kapcsolódobozt körülvevő fűnek figyelmeztetni kellett volna a pilótát. Továbbá a pilótának, mivel igen nagy gyakorlata van, tudni kellett volna, hogyha a vezérsík és a magassági kormánylap alatt elfér is a doboz, kormányerő kiegyenlítő kibukó orra még beleakadhat abba.

4. Biztonsági ajánlások

Az esemény kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadása nem szükséges, elegendő az eset oktatólagos ismertetése a levonható tanulságokkal együtt.

Budapest, 2004. december 08.



Spang Ferenc
KSzB vezető