



Iktatószám: 2005/MB/ 32.

Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet
Mészáros László igazgató

Tárgy: 2004/221 számon nyilvántartott légiközlekedési esemény zárójelentés

Tisztelt Igazgató úr!

Ezúton megküldjük, a PoLéBiSz-nél 2004/221 számon nyilvántartott, **feldebrő „NY2 1 km-en, 2004.08.18.-án, HA-5032** lajstromjelű **IS-28-B2** típusú vitorlázó repülőgéppel történt légiközlekedési esemény zárójelentését.

Mivel a zárójelentés-tervezet kiadásától számított 60 napon belül észrevétel nem érkezett, ezért annak tartalmi része nem változik. A mai naptól a jegyzőkönyv „Zárójelentés”-ként érvényes.

Budapest, 2005. május 17.



Tisztelettel

Spang Ferenc

MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs

- Kapják:
1. Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet
Mészáros László igazgató
 2. Polgári Légiközlekedési Hatóság
Fejéregyházi László igazgató
 3. Magyar Repülő Szövetség
Matuz István
 4. Repülőklub Gyöngyös
 5. Pilóta

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2005 MAJ 24.

Ügyiratszám: 2004/4229 sz. 1029/2005

Ügyintéző: Budaörs



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2004/221 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Feldebrő „Ny” 1 km

2004.08.18.

**HA-5032: lajstromjelű
IS-28-B2: típusú vitorlázó repülőgép**

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülésemény 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: **2004/221**

MRSZ-BISZ eseményszám: **48/2004**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **MRSZ Repülőklub Gyöngyös**

Gyártó: **Brassói Repülőgépgyár**

Típus: **IS-28-B2**

Lajstromjele: **HA-5032**

Az eset helye: **Feldebrő „Ny” 1 km**

Eset ideje: **2004.08.18. 15 óra**

Eset kategóriája: **Repülőesemény INCIDENT**

ÁTTEKINTÉS

A vitorlázó pilóta távrepülés során az időjárás kedvezőtlen alakulása miatt terepen szállt le. A leszálláskor kisebb sérülés keletkezett a repülőgépen.

Az eseményt másnap jelentette az MRSZ-BISZ ügyeletesének, aki azonnal továbbította a jelentést a PoLéBiSz ügyeletesének. A PoLéBiSz igazgatója az esemény szakmai kivizsgálásával az MRSZ-BISZ-t bízta meg.

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

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A KSzB tagja: Oross János Eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2005. március 04.

Az esemény oka, véletlenszerű helyzet. Terepleszállás során a talajegyenlőtlenségből adódó felütődés.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Gyöngyös-Pipishegy repülőtéren tartott vitorlázórepülő rendezvény keretében távrepülésre indult a pilóta. Az útvonal visszatérő szakaszában az időjárási körülmények leromlása miatt terepen szállt le. A leszállás egy elegendő nagyságú füves területre történt, de néhány kisebb talajegyenetlenség miatt megsérült a repülőgép

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légitármű rongálódás: Behorpadás a törzs alsó részén a pilótaülés vonalában.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	08-4485
Kora, neme:	82 éves férfi
Képesítése:	vitorlázó pilóta
Jogosítása:	oktató
Szakmai érvényessége:	2006.12.31.
Eü. érvényessége:	2005.
Összes repült ideje:	1764 óra
Összes felszállása:	4448
Típuson repült ideje:	24 óra
Típuson felszállása:	15
Utolsó hónapban felszállása:	41
Utolsó napon felszállása:	1

1.6.Légitármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	IS-28-B2
Lajstromjele:	HA-5032
Gyári száma:	344
Gyártó ország:	Románia
Gyártó vállalat:	I.C.A. Brassov
Gyártási év:	1989
Alkalmassági Biz. érvényessége:	2005.05.19.
Sárkánykönyv száma:	976

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	1065	1258 óra
-nagyjavítás óta:	57	61 óra
-karbantartás óta:	57	35 óra

Üres tömege: 415 kg max.felszálló tömege: 590 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max: 175 kg tényleges: 150 kg
 Súlyponthelyzet: megengedett min: 80% max: 125 %
 Tényleges: Az engedélyezett határon belül volt.
 Tényleges csomagter terhelés: 20 kg

1.7. Meteorológiai adatok: Szélcsendes idő, felhőzet: cumulusok, alja a tereptől 1500 m., látástávolság 15-20 km

1.8. Navigációs berendezések: a típus alaplmszerei – az esemény szempontjából nincs jelentősége.

1.9. Összeköttetés: URH rádió összeköttetés a repülőtérrel.

1.10. Repülőtéri adatok: A leszállás terepen történt, Feldebrő „Ny” 1 km.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Roncs nem keletkezett.

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: Klubüzemben történő teljesítményrepülés.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

Az esemény napján az időjárás távrepülésre alkalmas volt. Azonban azon az útvonalon, melyen az eseményben érintett pilóta repült, a vártnál és a szokásosnál korábban, már kora délután gyengültek a termikek. Ezért a pilóta terepleszállásra kényszerült. Egy elegendő nagyságú füves területet választott ki leszállóhelynek. A kinézett terület lekaszált részén szénabálák voltak, ezért a kaszálatlan, viszonylag magas fűvel benőtt szakaszon jelölte ki a leszállópályát. Mivel a magas fű miatt nem láthatta a talaj milyenségét, becsukott futóval szállt le. A fű alatt nem voltak láthatóak

a talaj egyenetlenségek, amelyeknek egyike okozta a felütődést, amelyből megsérült a repülőgép.

3. Következtetések

A vizsgált repülés közben létrejött –csak vitorlázórepülés szempontjából így minősülő- időjárásromlás, azaz a termikek gyengülése kora délutáni órákban, egy nyári napon nem jellemző, de azért előforduló jelenség. Ezért nem számít rendkívülinek a terepen történő leszállás.

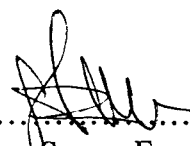
A pilóta kellő magasságból leszállásra alkalmasnak ítélte meg a kinézett területet, és az a jellegét tekintve az is volt. A behelyezkedésnél látta, hogy az akadálymentes részen nincs lekasálva a fű, ezért nem láthatja közvetlenül a talaj milyenségét. Úgy döntött, hogy nem nyitja ki a repülőgép futóját, mivel egy esetlegesen meglévő – ami valójában volt is- talajegyenetlenségen elakadva, jelentősebben megsérülhetett volna a repülőgép futóműve. Ebben az esetben ugyan a futómű valóban nem sérült, de pont az alacsony hasmagasság miatt a törzs alján keletkezett egy kisebb sérülés, ami a terepleszállások kockázatához hozzá tartozik.

4. Biztonsági ajánlások

Az eseménnyel kapcsolatban intézkedés kiadására nincs szükség. Célszerű felhívni a pilóták figyelmét arra az általánosan ismert és elfogadott álláspontra, ami ebben az esetben is bebizonyosodott, hogy amennyiben lehetséges kerülni kell a magasabb növényzetbe történő leszállásokat.

Budapest, 2005. május 17.




.....
Spang Ferenc
KSzB vezető