



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS 2014-234-4POL sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Helyszín: **Dunaújváros**
Ideje: **2014. június 14. 13 óra 22 perc**

HA-4359: lajstromjelű
Pirát típusú légi jármű

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 ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS

KBSZ sorszám:	2014-234-4-POL
MRSZ REBISZ eseményszám:	8-2014
Üzembentartó:	MRSz
Tulajdonos:	Dunaújváros REK
Gyártó:	PZL WSK Swidnik
Típus:	Pirat
Lajstromjele:	HA-4359
Az eset helye:	Dunaújváros
Eset ideje:	2014. június 14. 13 óra 22 perc
Eset kategóriája:	esemény

ÁTTEKINTÉS

2014.június 14-én Dunaújváros nem nyilvános repülőtérrel a HA-4359 lajstromjelű SZD-30 Pirát típusú vitorlázó repülőgéppel 50km koszorútáv feladatot szándékozott végrehajtani a repülőgép-vezető. A pilóta a távrepülést az időjárási viszonyok miatt megszakította és visszatért a kiindulási repülőtérre. A megközelítés során a korai földet érés miatt nekiütközött a talajból kiemelkedő kisebb töltésnek. A vitorlázó repülőgép beért ugyan a repülőtér munkaterületére, a talaj érintésekkor viszont a futója leszakadt, és a gép hasán csúszva rövid távolságon belül megállt. A gép törzse sérült. Személyi sérülés nem történt.

Az esemény szakmai vizsgálatát **Oláh Attila MRSz ReBiSz főmunkatárs** végezte, azonban betegsége folytán az ügyet teljes körűen befejezni nem tudta, így a jelentést Dr. Siklósi Zoltán MRSz ReBiSz főmunkatárs terjeszteti elő.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja: **2014. október 15.**



1.1 A repülés lefolyása: 2014.06.14-én Dunaújváros nem nyilvános repülőtérrel a HA-4359 lajstromjelű SZD-30 Pirát típusú vitorlázó repülőgéppel 50km koszorútáv feladatot szándékozott végrehajtani a repülőgép-vezető. Mivel nem talált termiket visszaszállt a repülőtérre. 8-10m/s-es szembeszélben korán nyitott részlegesen féklapot és emiatt a repülőtér elérése előtt nagyon alacsonyra került, és a repülőteret övező mezőgazdasági területből kiálló kis töltésdombnak ütközött a gép futószerkezete. A vitorlázógép beért a repülőtér munkaterületére, a talaj érintésekkor futója leszakadt, és a gép hasán csúszva rövid távolságon belül megállt. A gép törzse a kilépő él vonalában körberezpedt, az oldalkormány kissé megroggyant. Személyi sérülés nem történt.

1.2 Személyi sérülés: Nem történt.

1.3 A légi jármű rongálódás: A gép törzse a kilépő él vonalában körberezpedt, az oldalkormány kissé megroggyant futómű leszakadt, a légi jármű gazdaságosan nem javítható.

1.4 Egyéb kár: Nincs információ.

1.5 Személyzet adatai

Szakszolgálati engedély száma:	H/GPL/5000090
Kora, neme:	29, Férfi
Képesítése:	Vitorlázórepülő pilóta
Jogosítása:	GR
Szakmai érvényessége	2015.04.30
Eü. érvényessége	2016.02.17
Összes repült ideje	45 óra 29 perc
Összes felszállása	227 db
Típuson repült ideje	21 óra 16 perc
Típuson felszállása	20 db
Előző évben repült ideje	14 óra 50 perc
Előző évben felszállása	29 db
Előző 30 napban repült ideje	-
Előző 30 napban felszállása	-
Utolsó napon repült ideje	9 perc
Utolsó napon felszállása	1 db

1.6 Légi jármű adatai

1.6.1 A törzs adatai:

Típusa	SzD-30 Pirat
Lajstromjele	HA-4359
Gyári száma	S-07.02
Gyártó ország	Lengyelország
Gyártó vállalat	PZL WSK Swidnik
Gyártási év	1976
Alkalmassági biz. száma	8030
Érvényessége	2015. május 02.
Sárkánykönyv száma	NA



	Összes felszállás	Összes repült idő
gyártás óta	3224	2908 ó 09 p
nagyjavítás óta	269	314 ó 38 p
karbantartás óta	12	22 ó 42 p

Üres tömege	253kg
Max. felszálló tömege	370kg
Első ülés terhelés minimuma	65kg
Első ülés terhelés maximuma	109kg
Ülések együttes max. terhelése	NA
Ülések tényleges terhelése	NA
Csomagtér terhelés	5kg
Ólomsúly	0kg

- 1.7 Meteorológiai adatok: Meteorológiai adatok:** Szél sebesség/irány: 8 m/s, 330° -ról, Levegő hőmérséklet: 23°C, Felhőzet: 1/8, majd 2/8, magassága NA m. Látástávolság: >10 km.
- 1.8 Navigációs berendezések:** A repülőgép alap műszerei.
- 1.9 Összeköttetés:** NA.
- 1.10 Repülőtéri adatok:** Az induló repülőtér LHDU, az esemény bekövetkezésével nincs összefüggésben.
- 1.11 Légijármű adatrögzítők:** A vizsgált repülőgép típusra nincs rendszeresítve.
- 1.12 A roncsra és a földet érésre vonatkozó adatok:** A földet érés, egy a leszálláshoz a repülőteret övező mezőgazdasági területből kiálló kis dombnak ütközve történt, a növényzet magassága 50 cm. A repülőgép megsérült.
- 1.13 Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Orvosi és igazságügyi orvos szakértői vizsgálatokra nem volt szükség.
- 1.14 Tűz:** Nem keletkezett.
- 1.15 A túlélés lehetősége:** A légijármű-vezető nem sérült, mentésre nem került sor.
- 1.16 Próbák és kísérletek:** Elvégzésére nem volt szükség.
- 1.17 Szervezetek jellemzése:** Az eseményben érintett légijármű-vezető, az MRSZ szakmai felügyelete alatt működő Dunaújvárosi Repülőklub tagja. A klub szakmai munkája az érvényes szabályoknak megfelelően folyik.
- 1.18 Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Az esemény vizsgálata hagyományos, bevált módszerekkel történt, új módszer alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A repülés lefolyása: A légijármű-vezetője a HA-4359-es lajstromjelű SZD-30 "Pirat" típusú vitorlázó repülőgéppel 50km-es korszorútáv (Dunaújváros-Csákvár) repülési feladatra készült fel. 2014.06.14-én. 13 óra 17 perc körül csőrölésből indított felszállás és némi sikertelen



termikus feláramlás keresés után a visszatérésről döntött, ezért a bal iskolakör (aznap a 32-es pályairány balköre volt használatban az ejtőernyős ugrások miatt) 3. fordulóját 120 méteren kezdte meg. A 4. fordulót 90-100 méter magasságban hajtotta végre. A szembeszél megközelítőleg 7-8 m/s erősségű volt. A süllyedést a kukoricaföld felett kb. 95-100km/h sebességgel és enyhén nyitott féklappal kezdte meg, amelynek következtében a repülőgépe a kukoricaföld legvégén ért először talajt, majd kissé emelkedett, de a kukoricaföld és a repülőtér határán húzódó (maximum 30cm magas és körülbelül 1-1,5 méter széles) földhányást már nem sikerült elkerülnie és a futómű ennek az akadálnak az oldalával ütközött. Ettől az erőhatástól a kerék hátrafelé és felfelé benyomódott a gép törzsébe, amit a szárny hátsó része alatti és kilépő éle mögötti területen összeroncsolt. A gép lendületéből adódóan továbbrepült, miközben a futó kiszakadt a helyéről és a repülőtér területén a gép pályájától jobbra, néhány méteren belül megállt. A repülőgép az ütközés pontjától egyenes vonalban körülbelül 40-50 méter távolságot siklott és a futómű hiányában a reptér fűvét felszántva viszonylag gyorsan lassulva, irányától 10-15°-ban balra elfordulva, jobb szárnyára dőlve állt meg. A gép törzse a kilépő él vonalában körberedett, az oldalkormány kissé megroggyant.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Az esemény, a korai féklap nyitás és a magasság elvesztése, illetve a viszonylag magas növényzetben (kukorica), a talaj egyenetlenség - kisebbfajta töltés – késői észlelése és a futómű elakadása miatt következett be.

3.1 Kockázat értékelés

Az esemény bekövetkezés valószínűségének értékelése alapján a gyakoriságot tekintve 3 fokozatú, amíg az esemény súlyosságát értékelve a „C” osztályba sorolható.

A fentieket figyelembe véve a kockázat értékelése **„kockázatos esemény, amely lehetséges, hogy bekövetkezik”** és amelynek indexe: **3C**, ami azt jelenti, hogy **az esemény kockázata azonosított, és kezeltnak minősíthető.**

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Az eseménnyel kapcsolatban, a kivizsgáló megítélése szerint biztonsági ajánlás kiadása nem indokolt.

5. AZ ÉRINTETT SZERVEZETEK, SZEMÉLYEK MEGJEGYZÉSEI

Budapest, 2014. 11.05

.....
Oláh Attila főmunkatárs
helyett