



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2004/208 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Dunaújváros-repülőtér

2004.08.07.

HA-5515: lajstromjelű

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: **2004/208**

MRSZ-BISZ eseményszám: **40/2004**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **Dunaferr Repülőklub**

Gyártó: **XII. Autójavító Váll. „R” Üzem**

Típus: **R 26 SU**

Lajstromjele: **HA-5515**

Az eset helye: **Dunaújváros -repülőtér**

Eset ideje: **2004. augusztus 07.**

Eset kategóriája: **repülőesemény –INCIDENT-**

ÁTTEKINTÉS

Csörléses startnál hirtelen indítás miatt, a vitorlázó repülőgép leakadt, majd átesés miatt visszaesett és megsérült.

Az eseményt a repülőtér vezetője a bekövetkezte után azonnal jelentette az MRSZ-BISZ ügyeletesének, aki továbbította 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. január 06.

Az esemény a csörlőkezelő valószínű hibás tevékenysége, és a pilóta gyakorlatlanságából adódó helytelen reakciója miatt következett be.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: A vitorlázó repülőgép csörléses startjánál, erőteljes megrántás miatt, a csörlőkötél meglazult, majd leakadt. A pilóta nem érzékelte a leakadást, ezért későn kísérelte meg a gép „átvezetését”, kb. 3 m magasságban a vitorlázógép átesett. Lebillenés nélkül, talp helyzetben ért földet.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: Törzs főkeret és szárny bekötés, kabintető, segéd tartók, főfutó és „sonkák”, bal szárnyvég sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	SPL 08-7739
Kora, neme:	45 éves férfi
Képesítése:	növendék
Jogosítása:	nincs
Szakmai érvényessége:	nincs
Eü. érvényessége:	2005.03.17.
Összes repült ideje:	13 óra 14 perc
Összes felszállása:	152
Típuson repült ideje:	13 óra 14 perc
Típuson felszállása:	152
Utolsó hónapban felszállása:	2
Utolsó napon felszállása:	2

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:	R 26 SU
Lajstromjele:	HA-5515
Gyári száma:	A-A 800031
Gyártó ország:	Magyarország
Gyártó vállalat:	Szombathelyi XII. Autójavító „R” Üzem
Gyártási év:	1984

Alkalmassági biz. száma:	4179
Érvényessége:	2005.04.20.
Sárkánykönyv száma:	700

Összes felszállás		Összes repült idő
-gyártás óta:	13985	1780 óra 24 perc
-nagyjavítás óta:	1801	286 óra 01 perc
-karbantartás óta:	666	73 óra 26 perc

Üres tömege: 228,1 kg max.felszálló tömege: 428,1 kg
Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max: 200 kg tényleges: 85 kg
Súlyponthelyzet: megengedett határon belül.

1.7. Meteorológiai adatok: szélirány 310°, szélesség 3-4 m/s, hőmérséklet 28°C, felhőzet 2/8 Cu alja a tereptől 1800 m, látástávolság 15 km

1.8. Navigációs berendezések: Az eseménnyel nincs kapcsolatban.

1.9.Összeköttetés: Rádióösszeköttetés a repülésvezető és a csőrlőkezelő között, illetve karjelzéses összeköttetés a pilótával.

1.10. Repülőtéri adatok: Dunaújváros repülőtér érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkezett, egyéb részletezése az eseménnyel nincs kapcsolatban.

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: Roncs nem keletkezett a földetérés a repülőtér területén, a starthely közelében történt.

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: A repülő üzemnap az MRSZ szakmai felügyelete alá tartozó Dunaferri Repülőklub szervezésében történt.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

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

2. Elemzés

A növendék iskolakör feladata indult, csőrléses starttal. Amikor felszállásra kész jelzést adott, a repülésvezető rádión adott utasítást a csőrlőkezelőnek a kötélnél húzására. Előzetes megfeszítésnél valószínűleg „hasa” maradt a kötélnél, vagy a csőrlőkezelő túl nagy gázzal indította a csőrlést, de mindenesetre a gép intenzív rántással indult, intenzíven gyorsult és emelkedett. A nagy kezdeti sebessége miatt a kötélnél meglazult, majd leakadt. A pilóta érzékelte a vonóerő megszűnését, ezért előre nyomta a

ítélte meg a gyorsulás miértjét, ezért ismét emelkedett. A vonóerő hiánya miatt a gép elvesztette a sebességét és kb. 3-4 m magasságban átesett. A pilóta érzékelve a valós helyzetet, megkísérelte ismét siklásba vinni a repülőgépet, de a sebesség hiánya és a kis magasság miatt ez már nem járt sikerrel. A lebillenést elkerülve, egyenes szárnyal, de megnövekedett függőleges sebességgel ért földet.

3. Következtetések

A csőrlőkezelő valószínűleg nem győződött meg arról, hogy valóban feszes-e a kötél, illetve indokolatlanul intenzíven indította a csőrlést. A pilóta nem vette észre a kötél leakadását, illetve az ismételt emelkedés megkezdése előtt, nem győződött meg arról, hogy valóban van-e vonóerő, és indokolatlanul meredek emelkedésbe kezdett.

4. Biztonsági ajánlások

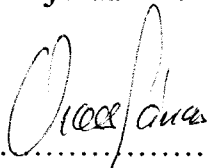
A kivizsgáló szakbizottság intézkedés kiadását, illetve a meglévő szabályok módosítását az eseménnyel kapcsolatban nem látja indokoltnak.

Javasolja azonban a klub illetékes vezetőjének, hogy figyelmeztesse a csőrlőkezelőjét, hogy különösen a kis gyakorlattal rendelkező pilóták esetében, nagyobb odafigyeléssel kezdje meg a csőrlést. Javasolja továbbá, hogy az eseményben érintett pilóta végezzen szükséges mennyiségű felszállást oktatóval, a rendellenes indítási helyzetek helyes megoldásának gyakorlására.

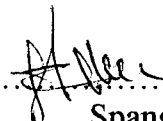
5. Függelék

Mellékelve: 4 db fénykép

Budapest, 2005. január 06.



.....
Oross János
KSzB tagja



.....
Spang Ferenc
KSzB vezető