



## **MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET**

### **ZÁRÓJELENTÉS**

**35/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY**

**Budaörs-repülőtér**

**2003.03.22.**

**HA-1211: lajstromjelű**

**Motorfalke SF-25B: típusú segédmotoros 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 megállapítás.

# **MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér  
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

## **LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS**

<b>POLÉBISZ sorszám:</b>	<b>35/2003</b>
<b>MRSZ-BISZ eseményszám:</b>	<b>04/2002</b>
<b>Üzembentartó:</b>	<b>MRSZ Endresz György Repülő Klub</b>
<b>Tulajdonos:</b>	<b>Airborn Aviation</b>
<b>Gyártó:</b>	<b>Scheibe Flugzeugbau</b>
<b>Típus:</b>	<b>Motorfalke SF-25B</b>
<b>Lajstromjele:</b>	<b>HA-1211</b>
<b>Az eset helye:</b>	<b>Budaörs-repülőtér</b>
<b>Eset ideje:</b>	<b>2003. március 22. 13 óra 10 perc</b>
<b>Eset kategóriája</b>	<b>légi közlekedési esemény (sérülés)</b>

## **ÁTTEKINTÉS**

Iskolakör repülésnél leszállás után, földetéréskor a légcsvár belevert a földbe, mindkét tollából kb.30 cm letörött. Miután a PoLéBiSz-nek jelentették, a kivizsgálást 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: 2003. március 28.**  
A pilóta kis gyakorlatából adódó túlfékezés és a talajgyenetlenség együttes hatása miatt, a megengedettnél erősebb orra billenés.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

**1.1.A repülés lefolyása:** Iskolakör repülést befejezve a 27 jobb pályára történő leszállás után a kissé túlfékezett repülőgép a kelletnél jobban előre billent és a légsavartollak beleverték a földbe. Motorleállítás után lefényképezték a nyomot, majd a forgalom miatt a repülőgépet betolták a hangárba.

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

**1.3.A légi jármű rongálódás:** Mindkét (fa) légsavartoll fele forgácsolódott.

**1.4.Egyéb kár:** Nem keletkezett.

### 1.5.Személyzet adatai:

#### 1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:

Kora, neme:

Képesítése:

Jogosítása:

Szakmai érvényessége:

Eü. érvényessége:

Összes repült ideje:

Összes felszállása:

Típuson repült ideje:

Típuson felszállása:

Utolsó hónapban felszállása:

Utolsó napon felszállása:

52 éves, férfi

mot. vit. pilóta

CPL, movit

2003.dec.31.

2003.jún.10.

280 óra 210+70

1050 felsz.

5 óra

50 felsz

6 felsz.

1 felsz.

#### 1.5.2.Az utas adatai:

klubtag

férfi 16 éves

### 1.6.Légi jármű adatai:

#### 1.6.1. A törzs adatai:

Típusa:

Lajstromjele:

Gyári száma:

Gyártó ország:

Gyártó vállalat:

Gyártási év:

SF-25B Motorfalke

HA-1211

4686

Német

Scheibe Flugzeugbau

1970

Alkalmassági biz. érvényessége: 2003.dec.20.

Összes felszállás

-gyártás óta:

-nagyjavítás óta:

-karbantartás óta:

15099 felsz.

nincs adat

9 felsz.

**Összes repült idő**

-gyártás óta:	4961 óra 18 perc
-nagyjavítás óta:	nincs adat
-karbantartás óta:	10 óra 30 perc

Üres tömege:	385 kg,
Max.felszálló tömege:	555 kg
Tényleges felszálló tömeg:	550 kg
Ülésterhelés: tényleges:	150 kg
Súlyponthelyzet:	az engedélyezett határon belül

**1.6.2. A motor adatai:**

Típusa:	Stamó 1500/2
Gyártási száma:	688
Gyártási ideje:	1992

**Üzemideje összesen**

- gyártás óta:	908 óra
- utolsó karbantartás óta:	10 óra 30 perc

**1.6.3. A légszavar adatai:**

Típusa:	HO-11-150B70L
Gyári száma:	39136
Üzemideje összesen:	nincs nyilvántartva

**1.7.Meteorológiai adatok: Cavok Vrb 0-2****1.8. Navigációs berendezések: alaplmszerezettség az eset szempontjából érdektelen****1.9. Összeköttetés: a toronnyal kétoldali rádiókapcsolat****1.10. Repülőtéri adatok: Budaörs 27 és jobb pálya munkaterület****1.11. Légijármű adatrögzítők: nincs rendszeresítve****1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: csak a légszavartollak sérültek****1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: Nem volt szükség 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:** Szokásos klubüzemeltetés.

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

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

## 2. Elemzés

A pilóta ezüstkoszorúzott vitorlázórepülésben és kb. 70 órával rendelkezik. Motoros szakterületen kb. 210 órája van, éppen hogy megszerezte a CPL jogosítást. A Movit átképzést még 2001 előtt szerezte meg Farkashegyen, és azóta nem sokat repült ilyen gépeken.

Tehát ezen a repülőgépen viszonylag kis gyakorlattal rendelkezett, de a hazai vitorlázógépeknél sem jellemző az intenzív fékhatás és nincs is különösebb jelentősége, ezért ilyen irányú tapasztalata sincs, annál is inkább, mert a motoros kiképzést és a repüléseit is orrkerekes gépekkel végezte.

Így fordulhatott elő, hogy az alapjáraton járó motorral történő normálisan kilebegtetett leszállás után a rövidebb megállás érdekében, erősebben fékezett. A fékezés okozta fejreállító nyomatókat fokozhatták a talaj hepe-hupái. Bár a súlyponthelyzet a megengedett határon belül volt (inkább az első tartományban) a motor és a pilóták tömege is a bólintást erősítette.

## 3. Következtetések

Azt, hogy ez a bólintás nem sokkal haladta meg a határesetet, abból lehet következtetni, hogy csak a légcsavartollak érték el a földet, a motor burkolat illetve a kipufogó cső már nem. Megfelelő gyakorlat, vagy alaposabb felkészítés esetén az esemény elkerülhető lett volna.

## 4. Biztonsági ajánlások

Az esemény kapcsán külön intézkedés kiadása nem szükséges.

Azonban fel kell hívni az oktatói állomány figyelmét annak megfelelő oktatására és hangsúlyozására, hogy az orrkerekes és a farokkerekes gépek fékezésekor mi a különbség, milyen veszélyekkel járhat az intenzív fékezés.


## 5. Függelék

Mellékelve: 1 számú melléklet /1 lap/: a pilóta nyilatkozata

2 számú melléklet /1 lap/: helyszínrajz

3 számú melléklet /1 lap/: 3 db fénykép

Budapest, 2003. március 28.

.....  
  
 Spang Ferenc  
 MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs