



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG  
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

**ZÁRÓJELENTÉS**

**58/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY**

**Szolnok repülőtér**

**2003.04.18.**

**HA-5537: lajstromjelű  
Góbé R26 SU: típusú 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**

POLÉBISZ sorszám:	<b>58/2003</b>
MRSZ-BISZ eseményszám:	<b>09/2003</b>
Üzembentartó:	<b>MRSZ Szolnok Repülő Egyesület</b>
Tulajdonos:	<b>MRSZ Szolnok Repülő Egyesület</b>
Gyártó:	<b>Szombathely AFIT</b>
Típus:	<b>Góbé R26 SU</b>
Lajstromjele:	<b>HA-5537</b>
Az eset helye:	<b>Szolnok repülőtér</b>
Eset ideje:	<b>2003.04.18. 10 óra 35 perc</b>
Eset kategóriája	<b>légi közlekedési esemény</b>

**ÁTTEKINTÉS**

Csörlésből induláskor kb. 4-6 m-en a csörlőaggregátor fordulatszáma hirtelen lecsökkent, a repülőgép átesett. A futósonka szegecsek elnyíródtak. Az esemény vizsgálatát a PoLéBiSz üzemeltetői hatáskörbe utalta.

**A MRSZ-BISZ vezetője, egyszemélyes kivizsgálót (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.**

**A KSzB vezetője:** Spang Ferenc                      Repülésbiztonsági főmunkatárs

**A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye:            2003. május 19.**

Amely szerint az eseményt kiváltó ok, a repülőgép parancsnok helytelen ténykedése az aggregátor lefulladása után.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

**1.1.A repülés lefolyása:** Iskolakör repülésre indult az oktató a növendékével, amikor közvetlenül a start után az aggregátor hirtelen lefulladt, a repülőgép átesve ért földet kb. 4-6 méter magasságból.

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

**1.3.A légi jármű rongálódás:** A futósonka szegecsei elnyíródtak.

**1.4.Egyéb kár:** Nem keletkezett.

### 1.5.Személyzet adatai:

#### 1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-1586  
 Kora, neme: 68 éves, férfi  
 Képesítése: vitorlázó  
 Jogosítása: oktató  
 Szakmai érvényessége: 2003.12.31.  
 Eü. érvényessége: 2004.02.17.  
 Összes repült ideje: 1248 óra  
 Összes felszállása: 4604 fsz.  
 Típuson repült ideje: 530 óra  
 Típuson felszállása: 3200 fsz.  
 Utolsó hónapban felszállása: 35 fsz.  
 Utolsó napon felszállása: 5 fsz.

#### 1.5.2.A növendék adatai:

39 éves, férfi magyar állampolgár.  
 I/3-as feladatra indult, amely a csórlés és a fordulózás elsajátítására szolgál.  
 Aznap második felszállása  
 Összes felszállása pedig 9 db.

### 1.6.Légi jármű adatai:

#### 1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: R26 SU Góbé  
 Lajstromjele: HA-5537  
 Gyári száma: AA-800053  
 Gyártó ország: Magyar  
 Gyártó vállalat: Szombathely AFIT  
 Gyártási év: 1988  
 Alkalmassági biz. száma: 3649  
 Érvényessége: 2003.07.18.

Összes felszállás		Összes repült idő	
-gyártás óta:	12178 fsz.	-gyártás óta:	1580 óra 18 perc
-nagyjavítás óta:	595 fsz.	-nagyjavítás óta:	80 óra 18 perc
-karbantartás óta:	595 fsz.	-karbantartás óta:	80 óra 18 perc

Üres tömege: 239 kg max.felszálló tömege: 440 kg  
 Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max: 200 kg tényleges 150 .kg  
 Súlyponthelyzet: az engedélyezett határon belül

- 1.7. Meteorológiai adatok: Szélirány** 60° 2-4 m/s, látástávolság 10 km, felhőzet magassága 1800 m, fedettség 4 okta.
- 1.8. Navigációs berendezések:** Az eset szempontjából érdektelen.
- 1.9. Összeköttetés:** Iskolakörnél kéz és látjelek.
- 1.10. Repülőtéri adatok:** Szolnok repülőtér érvényes üzembentartói engedéllyel rendelkezett, pályairány 35°
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** Nincs rendszeresítve.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** Mindkét oldali futósonka szegecsei elnyíródtak.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem volt.
- 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:** Vizsgálat nem volt indokolt.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

## 2. Elemzés

Csörléses indításnál gyakorta fordul elő, hogy a csörlőaggregátor fordulatszáma tág határok között esetenként igen gyorsan változik. Ez különösen jellemző az ebben az esetben is használt Herkules IV típusú, dieselmotoros, olajkuplungos változatnál, ahol is a hirtelen terhelésváltozásnál gyakorta megcsúszik az olajkuplung. Jelen esetben az indulás utáni emelkedésbe való átmenetkor bekövetkező viszonylag hirtelen terhelés növekedés hatására esett le az aggregátor fordulatszáma, amit a csörlőkezelő nem tudott azonnal korrigálni gázadással, így a repülőgép sebességét veszítve átesett, 4-6-m magasságból. A közelítőleg 5m/sec függőleges sebességű földetérés miatt csak a futósonka sérült (szegecsek elnyíródása).

Követendő példaként említhető, hogy ennél a repülőklubnál rendszeresen ápolják és karbantartják a csörlőaggregátort és a gépnaplóját is rendszeresen és naprakészen vezetik.

### **3. Következtetések**

Tekintve, hogy mindennemű csörlőindításnál „belesulykolják” a pilótákba a kötélszakadás és az aggregátor meghibásodás lehetőségeit, ezért ezt a repülés és a kiképzés velejárójaként foghatjuk fel.

Fentiek miatt az esemény oka egyértelműen a repülőgép parancsnokának késői reakciója, vagyis hogy nem „nyomott át” illetve nem rendezte a repülőgép sebességét azonnal, a kötél vonóerejének megszűnésekor (illetve lecsökkenésekor).

### **4. Biztonsági ajánlások**

Az eset kapcsán egyéb biztonsági ajánlás nem szükséges, hiszen a repülés állandó odafigyelést és reakciókészséget igényel, tehát a szabályok betartásával és kellő figyelemmel (különösen oktatás közben) az ilyen események elkerülhetők.

### **5. Függelék**

Mellékelve: 2 db fénykép /már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva/

**Budapest, 2003. szeptember 11.**

.....  
**Spang Ferenc**  
**KSzB vezető**