



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

162/2003 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Farkashegy-repülőtér

2003.08.03.

HA-5516 : lajstromjelű

Góbé R26 : 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 megállapítása.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám: **162/2003**

MRSZ-BISZ eseményszám: **28/2003**

Üzembentartó: **Csepel Aeroklub**

Tulajdonos: **Csepel Aeroklub**

Gyártó: **XII.sz. Autójavító Vállalat, repülőgép üzem**

Típus: **Góbé R26**

Lajstromjele: **HA-5516**

Az eset helye: **Farkashegy-repülőtér**

Eset ideje: **2003.08.03. 12 óra 51 perc**

Eset kategóriája **repülőesemény**

ÁTTEKINTÉS

Az eseményt a bekövetkezése után közvetlenül jelentette a repülésvezető, az MRSZ repülésbiztonsági főmunkatársának, aki továbbította a jelentést a PoLéBiSz ügyeletesének. A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

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: 2003. október 01.

Az esemény oka a csörlőkezelők helytelen tevékenysége, illetve a létrejött helyzet nem teljesen sikeres megoldása.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: Oktató növendékkel 1/6 sz. -csőrlőkötél alacsonyán történő szakadása- feladatra indult. 40 méteren megtörtént a csőrlő gázlevétel, leoldottak, majd a leszálláshoz szükséges siklőhelyzetbe vitték a gépet. Közvetlenül a kilebegtetési helyzet előtt a gépben ülők észlelték, hogy az alattuk lévő csőrlőkötél emelkedni kezd. Az összeakadás elkerülése miatt, az oktató átvette a repülőgép vezetését, bezárta a féklapot és emelkedésbe kezdett. Kb. 5 m magasságban voltak, amikor látták, hogy a csőrlőkötél végén lévő fékernyő amely megemelte azt elhaladt alattuk, megkísérelte ismét siklásba vinni a gépet, de a kis sebesség (kb. 60 km/óra) miatt már nem járt sikerrel. A gép átesési helyzetben, megnövekedett süllyedési sebességgel főfutóra, majd jobb szárnyvéggel ért földet és 90°-os jobb rádli után állt meg.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A futómű akna mellett a borítás deformálódott, a jobb oldali szárnyvég csúszó elhajlott, mellette a borítás sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-52-54
 Kora, neme: 30 éves, férfi
 Képesítése: vitorlázó pilóta
 Jogosítása: oktató
 Szakmai érvényessége: 2004.12.31.
 Eü. érvényessége: 2005.06.28.
 Összes repült ideje: 1000 óra
 Összes felszállása: 2000 fsz.
 Típuson repült ideje: 400 óra
 Típuson felszállása: 1000 fsz.
 Utolsó hónapban felszállása: 32 fsz.
 Utolsó napon felszállása: 13 fsz.

1.5.2.Az utas/növendék adatai:

növendék szakszolgálati engedély
 25 éves, nő
 vitorlázó növendék
 2008.06.12.
 4 óra 46 perc
 60 fsz.
 4 óra 46 pc
 60 fsz.
 29 fsz.
 5 fsz.

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: R 26 Góbcé
 Lajstromjele: HA-5516
 Gyári száma: A-A 800032
 Gyártó ország: Magyar
 Gyártó vállalat: XII. sz. Autójavító Váll. Repülőgép üzem.
 Gyártási év: 1984
 Alkalmassági biz. száma: 4119
 Érvényessége: 2004.04.11.
 Sárkánykönyv száma: 699

| Összes felszállás | Összes repült idő | |
|--------------------|-------------------|------------------|
| -gyártás óta: | 14899 fsz. | 2092 óra 19 perc |
| -nagyjavítás óta: | 737 fsz. | 91 óra 57 perc |
| -karbantartás óta: | 321 fsz. | 41 óra 57 perc |

Üres tömege: 236 kg max.felszálló tömege: 440 kg
 Ülésterhelés: megengedett min: 70/55 kg max: 200 kg tényleges: 140kg
 Súlyponthelyzet: megengedett min: 71,7 % max: 74,168 % tényleges: 73 %
 Tényleges terhelés ólomsúly: 5 kg elől

- 1.7. Meteorológiai adatok:** 13 óra, szél 330° 1-2 m/s , felhőzet 3/8 1500 m C'u.
- 1.8. Navigációs berendezések:** A típus alap műszerei, az esettel kapcsolatban nincs jelentőségük.
- 1.9. Összeköttetés:** A repülőgépben nincs rádió rendszeresítve.
- 1.10. Repülőtéri adatok:** 2004.05.31.-ig érvényes üzembentartási engedély.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** A típusra nincs rendszeresítve.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** A légijármű nem roncsolódott.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** A személyzet érvényes orvosi minősítéssel rendelkezett. 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:** A Csepel Aeroklub a vitorlázó repülő képzésre megfelelő tematikával és feltételekkel rendelkezik.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Az üzennapon a csörlőt egy gyakornok kezelte, oktató felügyelete mellett. Ismerték az induló gép feladatát, amikor az elérte a kb. 30 m-es magasságot rendben megtörtént a gázlevétel –illetve azt követően a repülőgépen a leoldás-. A csörlőkezelő oktató, helytelenül ítélte meg a leoldás után a kötéll helyzetét, úgy vélte, hogy a repülőgép előtt van, ezért, hogy elkerülje azt, hogy a gép nekirepül a kötélnak, gyorsabb visszahúzásra utasította a gyakornokot. A nagyobb sebességű visszahúzás miatt, a kötéll végén lévő fékernyő belobbant és megemelte a csörlőkötélet. Miután a kötéll a géphez viszonyított helyzetének megítélése téves volt, létrejött az a helyzet, hogy lehetségessé vált a kötéll beakadása a repülőgépbe. Az oktató döntése helyes volt, hogy el akarta kerülni az összeakadást, azonban talán helyesebb megoldás lett volna, egy enyhe ívű elhajlást végezni, mivel a lebegtetés előtti viszonylag kis sebességből történő emelkedés egyértelműen áteséshez vezet. Azonban ennél a megoldásnál is valószínűleg kisebb volt a veszélyhelyzet, mintha az összeakadás megtörtént volna.

3. Következtetések

Nem célszerű változtatni azon a gyakorlaton, hogy az alacsony kötélszakadást imitáló feladatnál elegendő távolságra, a földön fekvő kötéll mellé száll le a repülőgép. Helyes megoldás lett volna, ha közvetlenül a leoldás után, kissé oldalra elcsúsztatják a gépet, így nem jöhet létre, a kötéll hibás helyzet megítélése miatti veszélyes szituáció.

4. Biztonsági ajánlások

-Az alacsony kötélszakadást imitáló gyakorlatnál szükséges a csörlőn teljesen levenni a gázt, hogy a kötéll ne legyen akkora vonóerő, amelynek hatására létrejön a fékernyő belobbanása.

-Fel kell hívni az oktató állomány figyelmét, hogy biztonságos távolságra, a kötéll mellé szálljanak le, de ha ez mégsem történik meg, akkor a kötéll visszahúzását meg kell állítani.

-Célszerű fokozott figyelemmel összeköttetést tartani a repülésvezető, és a csörlőkezelő között.

5. Függelék

Mellékelve: 1 számú melléklet/1 lap/: Helyszínrajz
2 számú melléklet/1 lap/: Légijármű sérülései
3 számú melléklet/1 lap/: 2 db fénykép

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2003. december 08.

.....
Oross János
KSzB tag

.....
Spáng Ferenc
KSzB vezető