



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2004/197 sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Budaörs repülőtér

2004.08.04.

HA-5529: 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: **2004/197**

MRSZ-BISZ eseményszám: **36/2004**

Üzembentartó: **MRSZ**

Tulajdonos: **MRSZ Endresz György Sportrep. Egyesület**

Gyártó: **Szombathely**

Típus: **Góbé R22-SU**

Lajstromjele: **HA-5529**

Az eset helye: **Budaörs 09L**

Eset ideje: **2004.08.04. 13 óra 50 perc**

Eset kategóriája: **esemény (sérülés)**

ÁTTEKINTÉS

Oktatóval kihagyás utáni ellenőrző repülés alkalmával leszálláskor traverzáló kemény földetérés miatt a gép sérült. A PoLéBiSz az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

A MRSZ-BISZ vezetője, egyszemélyes kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Spang Ferenc Repülésbiztonsági főmunkatárs

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2004. szeptember 28.
Amely szerint az esemény oka repüléstechnikai hiba és az oktató késői, nem kielégítő beavatkozása.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1.A repülés lefolyása: csörlésből történő ellenőrző repülés során leszálláskor a repülőgép először szárnyvéggel ért földet és utána rádliban sérült.

1.2.Személyi sérülések: Személyi sérülés nem történt.

1.3.A légi jármű rongálódás: A szárnyak és törzs.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A oktató adatai:

Szakszolgálati engedélye: 08-1333
 Kora, neme: 69 éves férfi
 Képesítése: vit.oktató pilóta
 Jogositása: oktató
 Szakmai érvényessége: 2005.08.26.
 Eü. érvényessége: 2005.04.30.
 Összes repült ideje: 1500 óra
 Összes felszállása: 3300
 Típuson repült ideje: 400 óra
 Típuson felszállása: 600
 Utolsó hónapban felszállása: 43
 Utolsó napon felszállása: 2
 Egyéb megjegyzés:

1.5.2. Az növendék adatai:

08-7729
 21 éves férfi
 nincs
 növendék „B” vizsga
 nincs
 2008.05.26.
 28 óra
 142
 27 óra 33 perc
 142
 5
 1
 volt terepvontató pilóta

1.6.Légi jármű adatai:

1.6.1. A törzs adatai:

Típusa: R 26-SU
 Lajstromjele: HA-5529
 Gyári száma: AA800045
 Gyártó ország: Magyar
 Gyártó vállalat: XII. Autójavító „R” üzem
 Gyártási év: 1985
 Alkalmassági biz. száma: nincs adat
 Érvényessége: nincs adat
 Sárkánykönyv száma: 483

Összes felszállás

-gyártás óta:
 -nagyjavítás óta:

13410
 651

Összes repült idő

1545 óra 41 perc
 45 óra 31 perc

Üres tömege: 242 kg max.felszálló tömege: 432,2 kg

Ülésterhelés: megengedett min: 70 kg max: 200 kg tényleges: 150 kg

Súlyponthelyzet: megengedett tartományon belül.

- 1.7. Meteorológiai adatok:** szél 120°-ról 1-3 m/sec, 26C°, látás 10 km
- 1.8. Navigációs berendezések:** az esettel nincsenek összefüggésben
- 1.9. Összeköttetés:** látjelek
- 1.10. Repülőtéri adatok:** Budaörs érvényes üzemeltetési engedéllyel a 09 bal pálya melletti vitorlázásra kijelölt terület.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** a típusra nincs rendszeresítve.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** jobb szárnyvég, szárnybekötések, a törzs eleje és a szárny mögötti része gyűrődött, deformálódott.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Nem volt szükség igazságügyi orvosszakértői 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 „B” vizsgás növendék vidéki repülőtéren jutott el a „B” vizsgáig, majd miután Pestre költözött itt szándékozott repülését tovább folytatni. Mivel ritkán és rendszertelenül járt ki a repülőtérre, csak oktatóval repült. Jelen esetben is lényegében „C” vizsga előtti úgynevezett „N.O.Gy.”-t (Növendék, oktatóval gyakorol) repült.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Az Endresz György Repülőklubhoz átigazolt „B” vizsgás növendék kb. egy éve volt már tagja a klubnak, de még nem repült egyedül. Az ismétlődő és hosszabb kihagyások miatt, mindig csak oktatóval repült, általában N.O.Gy.-t vagy ellenőrző repülést terveztek számára. Jelen esetben is oktatóval repült, és mivel hivatalosan a „C” vizsga következett volna, még néhány spirált is csináltak a szoktatás érdekében, úgyhogy a repülés 8 perces spirálgyakorlatnak is megfelelt.

Behelyezkedéskor a harmadik forduló után tágítani kellett, mert a repülőtér szélén épült raktárház tetejére egy darut emeltek éppen. Valószínű, hogy ez a szokásostól igen kicsit különböző iskolakör felépítés is zavart okozott a növendéknek, amiért is egy kissé idegesebben és feszesebben viselkedett. A lebegtetést közvetlen megelőző

pozícióban egy délies befúvás hatására a növendék hirtelen és durván, de rosszul korrigált, az oktató pedig már nem tudott időben és megfelelő intenzitással (mereven tartott kormányok miatt) közbeavatkozni.

Ez okozta azt, hogy a repülőgép jobb szárnyvége érte el először a földet, majd utána a beindult és nagy sebességű rádli miatt, az orra felütközött, azután átvágódott a másik szárnyra és a farkára. A jobb szárnyvég, továbbá minkét szárny a bekötéseknél deformálódott, a törzs orr része felhajlott, a kilépő él mögött pedig behullámosodott.

3. Következtetések

Az esemény közvetlen oka a növendék leszállás közben elkövetett repüléstechnikai hibája. Közvetett ok, hogy az oktató későn és nem elég határozottan próbált meg beavatkozni.

4. Biztonsági ajánlások

Az eset kapcsán külön biztonsági intézkedés kiadására nincs szükség. Azonban a repülőklubok szakosztály vezetői fel kell hogy vegyék a kapcsolatot egymással, amikor egy másik klubból kerül át növendék vagy pilóta, hogy annak, az úgynevezett hajózó előéletéről, illetve repüléstechnikai jellemzőiről képet kapjanak. Ez annál is inkább szükséges, mert ezekről tájékoztatni kell a klub oktatóit a megfelelő hozzáállás érdekében, illetve a közös állásfoglalás kialakítása miatt, hogyha speciális problémák merülnek fel.

5. Függelék

Mellékelve: 6 db fénykép

A mellékletek már korábban a zárójelentés-tervezethez csatolva.

Budapest, 2005. január 25.



Spang Ferenc
KSzB vezető