



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG BIZTONSÁGI SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS 2014-260-4 POL sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Helyszín: LHMC; Miskolc repülőtér

Ideje: 2014. június 28.

HA-4468: lajstromjelű

SZD-48-3 „st. Jantar 3”: 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

| | |
|--------------------------|--|
| KBSZ sorszám: | 2014-260-4 POL |
| MRSZ ReBiSz eseményszám: | 12/2014. |
| Üzembentartó: | Magyar Repülő Szövetség |
| Tulajdonos: | Borsod Megyei Repülőklub |
| Gyártó: | PDPS PZL Bielsko |
| Típus: | SZD-48-3 „st. Jantar 3” |
| Lajstromjele: | HA-4468 |
| Az eset helye: | LHMC; Miskolc repülőtér |
| Eset ideje: | 2014. június 28. 13 óra 30 perc |
| Eset kategóriája: | Repülő esemény |

ÁTTEKINTÉS

Csörléses start közben, kb. 10 méter magasságban, leakadt a csörlőkötél, a repülőgépről. A repülőgép megnövekedett süllyedési sebességgel, „liftelve” ért földet.

Személyi sérülés nem történt, a repülőgép, javítható mértékben megsérült.

Az eseményt, a repülőüzem vezetője, a bekövetkezés után azonnal jelentette az MRSZ REBISZ eseményügyeletesének, aki továbbította a bejelentést a KBSZ ügyeletesnek.

A KBSZ főigazgatója az MRSZ REBISZ - t bízta meg az esemény szakmai kivizsgálásával.

A MRSZ - REBISZ vezetője az esemény kivizsgálására szakmai vizsgálót jelölt ki.

Az esemény szakmai vizsgálatát **Oross János** eseményvizsgáló végezte.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja: 2014. szeptember 17.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása: A vitorlázó repülőgép csörléses start közben „rászaladt”, le hagyta a csörlőkötetet (csúzlizás), és kb. 10 méter magasságban leakadt a kötélről. Az „átnyomás” későn történt meg, ezért a repülőgép megnövekedett süllyedési sebességgel, „liftelve” ért földet.

1.2 Személyi sérülés: Nem történt.

1.3 A légi jármű rongálódás: A futómű tartó mechanizmus roncsolódott, a csónak rész több helyen megsérült.

1.4 Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5 Személyzet adatai:

1.5.1 A pilóta adatai:

| | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| Szakszolgálati engedély száma: | 08-5473 |
| Kora, neme: | 53 éves, férfi |
| Képesítése: | GPL - vitorlázó repülő pilóta |
| Jogosítása: | vontatói |
| Szakmai érvényessége: | 2015. 20.30. |
| Egészségügyi érvényessége: | 2015.02.21. |
| Összes repült ideje: | 655 óra |
| Összes felszállása: | 638 |
| Típuson repült ideje: | 150 óra |
| Típuson felszállása: | 84 |
| Előző évben repült ideje: | 13 óra 42 perc |
| Előző évben felszállása: | 10 |
| Előző 30 napban repült ideje: | 5 óra 18 perc |
| Előző 30 napban felszállása: | 2 |
| Utolsó napon repült ideje: | 50 mp. |
| Utolsó napon felszállása: | 1 |

1.6 Légi jármű adatai

1.6.1 A törzs adatai:

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Típusa | SZD-48-3 „st. Jantar 3” |
| Lajstromjele | HA-4468 |
| Gyári száma | B - 1907 |
| Gyártó ország | Lengyelország |
| Gyártó vállalat | PDPS PZL Bielsko |
| Gyártási év | 1989. |
| Alkalmassági biz. száma | 6949 |
| Érvényessége | 2015. 04. 18. |
| Sárkánykönyv száma | 346 |

| | Összes felszállás | Összes repült idő |
|------------------|--------------------------|--------------------------|
| gyártás óta | 786 | 1 335 ó. 00 p. |
| nagyjavítás óta | 146 | 272 ó. 08 p. |
| karbantartás óta | 14 | 11 ó. 04 p. |

| | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| Üres tömege | 264,4 kp. |
| Max. felszálló tömege | 380 kp. – vízballaszttal: 450 kp. |
| Ülés terhelés minimuma | 55 kp. |
| Ülés terhelés maximuma | 110 kp. |
| Ülés tényleges terhelése | 75 kp. |
| Csomagtér terhelés | Ø |
| Ólomsúly | Ø |

- 1.7 Meteorológiai adatok:** Szél sebesség/irány: **3 m/s, 320° -ról**, Levegő hőmérséklet: **28°C**, Felhőzet: **3/8**, magassága **1 800 m**. Látástávolság: **> 10 km**.
- 1.8 Navigációs berendezések:** A repülőgép alap műszerei.
- 1.9 Összeköttetés:** Rádió kapcsolat a starthellyel.
- 1.10 Repülőtéri adatok:** LHMC – Miskolc repülőtér, pályairány: 135/3158; 180/360.
- 1.11 Légijármű adatrögzítők:** A típusra nincsen rendszeresítve.
- 1.12 A roncsra és a földet érésre vonatkozó adatok:** Roncs nem keletkezett, a földet érés, a felszállópályán, a starthelytől 50 méterre történt.
- 1.13 Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Orvosi és igazságügyi orvos szakértői vizsgálatokra nem volt szükség.
- 1.14 Tűz:** Nem keletkezett.
- 1.15 A túlélés lehetősége:** Életre veszélyes helyzet nem alakult ki.
- 1.16 Próbák és kísérletek:** Elvégzésére nem volt szükség.
- 1.17 Szervezetek jellemzése:** A repülőüzemet szervező Borsod Megyei Repülőklub, az MRSZ szakmai felügyelete alatt áll.
A repülőüzem szervezése, és végrehajtása, az érvényes szabályok szerint történt.
- 1.18 Kiegészítő adatok:** Beszerzésére nem volt szükség.
- 1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Az esemény vizsgálata hagyományos, bevált módszerekkel történt, új módszer alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A vitorlázó repülőgép csörléses start közben megelőzte, hagyta a csörlőkötelet (csúzlizás), és kb. 10 méter magasságban leakadt a kötélről.

Amikor a csörlő aggregátor megfeszítette a kötelet, a vitorlázó repülőgép elindult. A csörlő kezelője a kötélfeszítés után visszavette a teljesítményt, majd megkezdte a normál

teljesítményű csörlést. A csörlő újbóli gázadása megrántotta a gépet, és feltételezhető hogy az, a megfelelő felszálló sebesség elérése előtt emelkedett a földről.

Megelőzte a csörlőkötelet (csúzlizás), az meglazult, és a fékezőernyője belobbant, ez lassította a kötelet, és növelte a utolérés mértékét. A „Tost” kioldó, üzemszerűen leoldott.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A repülőgép vezető korán, nem a megfelelő sebesség elérése után emelte el a gépet. Amikor leakadt a csörlőkötélről a repülőgép, a pilóta késve reagált, de még nem is volt meg a megfelelő sebessége, az „átnyomás” eredményes végrehajtásához, és a kilebegtetett leszálláshoz.

3.1. Kockázat értékelés

Az esemény bekövetkezése a valószínűség szemszögéből ítélve „**esetleges**”- nek minősíthető, számmal kifejezve **3** értékű. Az esemény súlyosság tekintetében, „**D**” osztályba sorolható.

Kockázat értékelés indexe: **3D**, ami azt jelenti, hogy az esemény kockázata ismert, illetve azonosított, „**Esetlegesen bekövetkezik, enyhén kockázatos esemény**”, -nek minősíthető.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Az eseménnyel kapcsolatban, a kivizsgáló megítélése szerint biztonsági ajánlás kiadása nem indokolt.

Budapest, 2014. szeptember 30.

.....
Oross János
MRSZ REBISZ eseményvizsgáló

.....
Oláh Attila
MRSZ REBISZ főmunkatárs