



ZÁRÓJELENTÉS

**2008-117-4
BALESET**

**Pér
2008. május 12.**

**SzD-30 Pirat
HA-4378**

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvényben, valamint a 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.
- A Kbt. és a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet együttesen a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:
 - a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről,
 - b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006.(XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen Zárójelentésben a Vb, a pilótának a Zárójelentés-tervezettel kapcsolatos észrevételeit figyelembe vette.

Meghatározások és rövidítések

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
KLH	Katonai Légügyi Hivatal
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	PZL WSK Swidnik
	típusa	SzD-30 Pirat
	felség- és lajstromjele	HA-4378
	gyári száma	S-08.30
	tulajdonosa	Győri Aero Klub Egyesület
	üzembentartója	Magyar Repülő Szövetség
Eset	napja és időpontja	2008. május 12. 12 óra
	helye	LHPR
Eset kapcsán	elhunytak száma	nincs
	súlyos sérültek száma	nincs
Légijármű rongálódásának mértéke		súlyosan rongálódott
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		Polgári Légiközlekedési Hatóság
Gyártást felügyelő hatóság		Lengyel Közlekedési Hatóság
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. május 12-én 12 óra 17 perckor az MRSZ REBISZ ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. május 12-én 12 óra 22 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének, majd
- 2008. május 12-én 13 óra 00 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletését.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2008. május 12-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Dusa János	balesetvizsgáló
tagja	Dr. Ordódy Márton	balesetvizsgáló
tagja	Jádi István	helyszínelő technikus (csak a helyszínen)

Az eseményvizsgálat áttekintése

A kijelölt Vb az esemény helyszínelését az adott napon végrehajtotta, a légijármű vezetőt és a csörlőkezelőt meghallgatta.

Az üzemeltető a szükséges okmányokat a Vb rendelkezésére bocsátotta.

A Győri Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya a balesettel kapcsolatban Közigazgatási Hatósági Eljárást kezdeményezett.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A légi jármű pilótája gyakorló repülés végrehajtására kezdte meg a felszállást. A nekifutás során a balszárnyvég a növényzetben elakadt és a megszakított felszállás (csörlés) közben a vitorlázó repülőgép berádlizott. A rádli következtében az orrcsúszó megsérült, a farokrész letört.

1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3 A légi jármű sérülése

A légi jármű orrcsúszója és a farokrész a vezérsík előtt letört.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

Kora, neme		63 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2008. december 31.
	Egészségügyi	2008. december 05.
	Képesítései	Vitorlázórepülőgép vezető
	Jogosításai	nincs
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	345 óra 19 perc, 302
	Megelőző 30 napban	1 óra 18 perc 2
	Megelőző 7 napban	0
	Megelőző 24 órában	0
Az érintett típuson összesen		130 óra

A csörlést végző aggregátorkezelő két éves gyakorlattal és a csörléshez előírt engedéllyel rendelkezett.

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1 Légialkalmassági bizonyítvány érvényessége: 2007. június 13.

1.6.2 Általános adatok

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	2964 óra 17 perc	3008
Utolsó nagyjavítás óta	33 óra 52 perc	34
Utolsó karbantartás óta	6 óra 31 perc	13

1.7 Meteorológiai adatok

Szél irány: 300^o

Szél erősség: 3m/sec

Látás távolság: 15 km

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtérnek érvényes működési engedélye volt.

A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Légijármű adatrögzítők

A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra és feladathoz nincs előírva.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légijármű a starthelytől 90m-re berádlizott, függőleges vezérsíkja a vízszintes vezérsíkkal és kormányokkal valamint a farok résszel együtt letörött.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A légijármű személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségügyi alkalmassági vizsgálatral rendelkezett.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Személyi sérülés nem történt.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.



2. ELEMZÉS

A légi jármű pilótája gyakorlatilag kilenc évvel korábban repült rendszeresen Pirat típusú vitorlázó repülőgéppel. A hosszú kihagyás után alaposan felkészült a típus újra repüléséhez.

Az újratekintés tényét pilóta kollégái, köztük az adott napon csörlést végző személy is tudta, aki különös figyelemmel, megrántás nélkül, finoman akarta a felhúzást indítani. Az óvatos indítás hosszabb kigurulást, eredményezett, a gép kissé imbolygott, nem érte el az elemelkedéshez szükséges sebességet.

A pilóta a csörlési iránytól balra eltért, a viszonylag magas növényzetben, a startvonalától 87 m-re a bal szárnyvég elakadt és balra „berádlizott”. A csörlőkezelő ezt látva, gázlevétellel megszakította a csörlési folyamatot.

A repülőgép a startvonalától 140 m-re, a felszálló irányra merőlegesen, kifelé fordulva állt meg.

Az esemény során a pilóta elmulasztotta a csörlőkötél leoldását, aminek következtében először a repülőgép orrcsúszója, majd a farka is erősen a földnek ütődött, amitől a vezérsík előtt a törzs eltört.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A légi jármű pilótája a Pirat típusú vitorlázó repülőgéppel hosszú, kilenc éves szünet után feszülten koncentrált a felszállásra. A kissé lassabban indított csörlés miatt a repülőgép nem érte el az emelkedéshez szükséges sebességet, de a pilóta úgy érezte, hogy mindjárt meglesz a szükséges sebesség. A szárny vízszintes helyzetben tartása nem sikerült, aminek következtében a balszárny elakadt. A pilóta elmulasztotta az azonnali leoldást, a földön pattogás közben az orrcsúszó is elakadt és a repülőgép berádlizott.

A hibahelyesbítés pontatlansága miatt bekövetkezett „rádli”, valamint az elmulasztott kötél leoldás okozta a géptörést.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2008. december 29.

Dusa János
Vb vezetője

Dr. Ordódi Márton
Vb. tagja