



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

**ZÁRÓJELENTÉS**

**2008-153-4**

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Jakabszállás**  
**2008. június 09.**

**LAMAR STEEN-SKYBOLT**  
**HA-DRI**

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülésemény 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.

---

## 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
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság (2005. december 31-ig)
NKH PLI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (2007. június 30-ig)
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Eset kategóriája</b>		<b>Légiközlekedési baleset</b>
<b>Légijármű</b>	<b>gyártója</b>	<b>USA Gibson Steenaerolab</b>
	<b>típusa</b>	<b>Lamar Steen-Skybolt</b>
	<b>felség- és lajstromjele</b>	<b>HA-DRI</b>
	<b>gyári száma</b>	<b>11532</b>
	<b>tulajdonosa</b>	<b>magántulajdonú</b>
	<b>üzembentartója</b>	<b>MÉSZI AIR Kft</b>
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	<b>2008. június 09. 18 óra 30 perc</b>
	<b>helye</b>	<b>Jakabszállás</b>
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	<b>Nem volt</b>
	<b>súlyos sérültek száma</b>	<b>Nem volt</b>
<b>Légijármű rongálódásának mértéke</b>		<b>Javítható mértékű</b>
<b>Lajstromozó állam</b>		<b>Magyar Köztársaság</b>
<b>Lajstromozó hatóság</b>		<b>NKH LI</b>
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. június 09-én 18 óra 41 perckor a repülőtéri ügyelet jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. június 09-én 18 óra 48 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2008. június 09-én 18 óra 57 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2008. június 09-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Dusa János	balesetvizsgáló
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő

### Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb helyszínre érkezéséig az üzemeltető biztosította a helyszínt, a repülőtérrel és a légijárművel kapcsolatos dokumentációt rendelkezésre bocsátotta.

A Vb a helyszíni szemlét az esemény napján, napnyugtáig befejezte.

A zárójelentés-tervezethez észrevétel nem érkezett, ezért jelen zárójelentés a tervezetben leírtakat változatlan formában tartalmazza.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 A repülés lefolyása

A légi jármű pilótája a repülőgép összeszerelése és földi próba utáni üzemeltetési légi ellenőrzését hajtotta végre. Az ellenőrzés alapján a légi jármű a légi üzemeltetési követelményeknek megfelelt. A leszálláshoz történő bejövételkor a pilóta a füves leszállópálya bal oldalának vonalában közelített, és hajtotta végre a kilebegtetést. A kilebegtetés során a talaj síkjából kiemelkedő szegélyjelzőnek ütközött a futómű, aminek következtében a légi jármű bepördült és traverzáva ért földet. A rendellenes földetérés következtében a légszár, a futómű és a jobb szárny sérült.

### 1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

### 1.3. A légi jármű sérülése



A légi jármű javítható mértékben sérült.

### 1.4 Egyéb kár

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

## 1.5 A személyzet adatai

### 1.5.1 A légi jármű parancsnoka

<b>Kora, neve</b>		52 éves férfi
<b>Szakszolgálati engedélye érvényessége</b>	<b>Szakmai</b>	2008. 12. 31.
	<b>Egészségügyi</b>	2008. 11. 18.
	<b>Képesítései</b>	ATPL repülőgépvezető
	<b>Jogosításai</b>	oktató, berepülő, vontató
<b>Repült ideje</b>	<b>Összesen</b>	8200 óra
	<b>Megelőző 90 napban</b>	239 óra
	<b>Megelőző 24 órában</b>	0 óra 24 perc
<b>Az érintett típuson összesen</b>		0 óra 24 perc

## 1.6. A légi jármű adatai

### 1.6.1 Légialkalmassági bizonyítvány érvényessége:

A légi jármű légialkalmassági bizonyítvánnyal még nem rendelkezett.

A légi jármű az összeszerelés és földi ellenőrzés végrehajtása utáni üzemeltetői berepülést végezte a hatósági légialkalmassági vizsgálatra történő felkészítés céljából.

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.7 Meteorológiai adatok

Szél 280<sup>0</sup>-ról, 1-2 m/sec

Felhőzet 1 okta, alapja 1800 m

Légnyomás 1010 hPa

A Nap helyzete 270<sup>0</sup>-os irányon, a leszálló pályához viszonyítva balra 50<sup>0</sup>-ra, a horizont fölött 18<sup>0</sup>-al.

Napnyugta 20 óra 40 perckor volt.

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással.

## 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 320<sup>o</sup>-os leszálló iránynak megfelelően, a bal oldali kezdeti rész 200 m-es szakaszán a repülőtér munkaterületén szántási csík van, amelynek következtében a szegélyjelző alá lett szántva, és ezért kb. 50 cm magasságban a repülőtér általános szintje fölé emelkedett.

### **1.11 Légijármű adatrögzítők**

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

### **1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok**

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

### **1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai**

A légijárművezető érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett.

#### **Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

### **1.14 Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

### **1.15 A túlélés lehetősége**

Az eset során életveszély nem alakult ki.

### **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 járművezető a repülőgép összeszerelése és földi ellenőrzése utáni üzembentartói berepülésre szállt fel. A légi ellenőrzés befejezése után leszálláshoz közelített a 320<sup>o</sup>-os pályairánynak megfelelően.

A leszállás végrehajtása a repülőtér baloldali munkaterületére történt, ahol a földetérést megelőző kilebegtetés közben a küszöbtől 130 m-re lévő felpöndörödött szegélyjelzőnek ütközött a repülőgép futóműve. Az ütközés következtében a repülőgép bepördült és traverzálva ért földet, amelynek során a jobb futómű kitört. A törött futómű miatt a jobb szárny is a földnek csapódott és megsérült, a légszűrő elgörbült.

A szegélyjelzőnek a talaj szintjéből történő kiemelkedését a légi járművezető nem láthatta a növényzet takarása és a repülőgépnek a kilebegtetés során meglévő állásszöge, illetve az alsó szárny takarása miatt.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

### 3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Skybolt Standard repülőgép vezetése üzemszerűen a hátsó kabinból történik, ahonnan a leszálláshoz történő bejövételkor a leszállómező láthatósága különösen korlátozott. A leszállás közbeni kilebegtetéskor a pilóta a közvetlenül előtte lévő mintegy 30<sup>o</sup>-os szektort nem látja.

A légi járművezető a leszállást, illetve a földetérést megelőző kilebegtetést a repülőtér szegélyjelzővel kijelölt munkaterületének teljesen a szélére hajtotta végre.

### 3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A szegélyjelző mintegy 50 cm-es felpöndörödését, a repülőtér általános szintje fölé kiemelkedését egy korábbi szántás okozta. A szegélyjelző rendellenes helyzetét egyfelől a repülőtér növényzete takarta, másrészt pedig a munkaterület mellett közvetlenül megnőtt kultúrnövényzet tette szinte észrevehetetlenné.



#### **4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

Az eset kapcsán hozott üzembentartói intézkedés miatt biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges.

Budapest, 2009. február 25.

---

Dusa János  
Vb vezetője

---

Lesták Mihály  
Vb. tagja