



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2008-218-4
REPÜLŐESEMÉNY**

**Kecskéd repülőtér
2008. július 26.**

**SF-27 A
D-1002**

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. törvény 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 Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2008. december 09-én megtartott záró megbeszélésen érintettek nem képviseltették magukat.

Meghatározások és rövidítések

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet International Civil Aviation Organization
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
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

A		KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET	repülőesemény
		TRANSPORTATION SAFETY BUREAU	Sceheibe-Flugzeugbau GmBH
Légijármű	tipusa	SF27A	
	felség- és lajstromjele	D-1002	
	gyári száma	6046	
	tulajdonosa	magánszemély	
	üzembentartója	magánszemély	
Eset	napja és időpontja	2008. július 26., 16 óra 10 perc LT	
	helye	Kecskéd repülőtér, LHKD	
Eset kapcsán	elhunytak száma	0	
	súlyos sérültek száma	0	
Légijármű rongálódásának mértéke		kismértékű	
Lajstromozó állam		Németország	
Lajstromozó hatóság		Német Légiközlekedési Hatóság	
Gyártást felügyelő hatóság		Német Légiközlekedési Hatóság	
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ	

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. július 27-én 12 óra 45 perckor a légijármű pilótája jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. július 27-én 13 óra 21 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2008. július 27-én 13 óra 27 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a repülőesemény vizsgálatára 2008. július 27-én dr. Ordódy Márton balesetvizsgálót jelölte ki.

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A repülőgép sérülését – annak csekély mértéke miatt – csak a repülőüzem zárása után fedezték fel. A sérülés vizsgálatára másnap került sor; ekkor döntött a tulajdonos úgy, hogy javításra a repülőgépet szakműhelybe szállíttatja. A szállításra és az esemény jelentésére az esemény másnapján került sor. A károsodás képi rögzítése céljából a KBSZ főigazgatója egy KBSZ munkatársat a szakműhelybe küldött, aki mind a sérülésről, mind a légijármű okmányairól, a műhelybe történt szállítást követő napon, fényképeket készített.

Az esemény kijelölt vizsgálója mind a szakműhelytől, mind a pilótától nyilatkozatot kért és kapott. A pilótától kapott nyilatkozat és a szakműhelytől beszerzett adatok alapján zárójelentés-tervezet készült.

Az eset rövid áttekintése

Típusrepülést végző vitorlázórepülő pilóta a hangárhoz tervezett leszálláskor a repülőtér munkaterületén kívül, leszállásra alkalmatlan helyen ért földet. A légijármű orr-részét védő műanyag borítás megrepedt. A pilóta nem sérült.

A szakmai kivizsgáló nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolta volna.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

Külföldről beszerzett géppel az új tulajdonos típusrepülést tervezett. A típusrepülés előtt – a légi jármű alaposabb megismerése céljából - megkérte a nála nagyobb repülési tapasztalattal bíró klubtársát, hogy az ő típusrepülését előzze meg a tapasztalt klubtárs típusrepülése, és az így szerzett tapasztalatok átadásával tegye a tulajdonos típusrepülését biztonságosabbá.

A klubtárs típusrepülésének programját – a Vb számára megküldött nyilatkozatából következően - a vitorlázó repülőgépek típusrepüléshez szükséges program¹ elemeire építette fel. A felszállásokat a klubtárs csörlésből hajtotta végre és a program az alapvető siklasi és fordulózó tulajdonságok, valamint a dugóhúzó hajlam vizsgálatához szükséges manővereket tartalmazta.

A negyedik felszállás során, a leszállójelhez közelítve, az ún. „végső egyenesen” haladva a pilóta a starthelyről, az ún. „vörös négyszögből” - zászlójelzés révén - utasítást kapott a hangárhoz történő leszállásra. A földetéréshez oldal-hátszélben közelített, majd a repülőteret határoló út felett átrepült, ott megmerült, és a hangároktól viszonylag távol, a haladási irányra merőlegesen húzódó mélyedést keresztezve, a törzs orr-részére és a farokcsúszóra ért földet. Onnan tovább gurult és a földetérés pontjától mintegy 200 méterre állt meg.

A pilóta nem sérült. A pilótát a légi jármű orr-részének sérülésére - a légi jármű hangárba történő szállítása közben - a klubtársak figyelmeztették.

1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3 A légi jármű sérülése

A légi jármű orr-részének alján, a kerék és a Pitot-cső között a műanyag burkolat megrepedt.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a szakmai kivizsgálónak nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A légi jármű parancsnoka

Kora, neve		74 éves, férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2008.12.31.
	Egészségügyi	2009.04.26.
	Képesítései	Vit., movit. repülőgépvezető
	Jogosításai	Vitorlázó oktató, vontató, movit. Rgv.,
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	2026 óra/ 8629 felszállás
	Megelőző 30 napban	7 óra/ 24 felszállás
	Megelőző 7 napban	4 óra/ 13 felszállás

¹ TEMATIKA a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására, VIII. fejezet Típus átképzés

	Megelőző 24 órában	57 perc/ 3 felszállás
Légijármű kategóriánként összesen		Vitorlázó1800 óra/ 7600 felszállás motoros 226 óra/ 1029 felszállás
Az érintett típuson összesen		57 perc/ 3 felszállás

1.6 A légijármű adatai

1.6.1 **Légialkalmasság bizonyítványának érvényessége:** 2009. június.

1.6.2 Általános adatok

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	2259óra	1088
Utolsó nagyjavítás óta	632 óra	331
Utolsó karbantartás óta	2 óra	2

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

1.7 Meteorológiai adatok

Szélerősség: 2-4 m/sec, szélirány: D-DK

Látástávolság: 10 km felett

Felhőzet: 0

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

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

1.11 Légijármű adatrögzítők

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

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

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 szakmai kivizsgáló nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

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

1.18 Kiegészítő adatok

A szakmai kivizsgáló a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A leszállás végrehajtásához szükséges döntéssorozatot a pilótának az alábbi körülményekhez kellett igazítania:

- a repülőtér munkaterületének célszerű használata (hangárhoz közeli földetéréssel),
- a repülés „típusrepülés” volta,
- a repülőüzem hátszeles berendezése.

A figyelem további megosztását követelte a pilótától, hogy a hangárhoz történő leszállásra utasítást közvetlenül a földetérés előtt kapott.

A munkaterület eléréséhez a pilótának vissza kellett volna csuknia a féklapot, azonban - a döntéshozatal fenti, bonyolult körülményei között - a féklap működtetése elmaradt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A légi jármű károsodását a repülőtér munkaterületén kívüli, leszállásra alkalmatlan talajon való földetérés okozta. Az alkalmatlan helyen történő földetérés féklap-kezelési hiba következménye.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2009. február 19.

dr. Ordódy Márton
szakmai kivizsgáló