



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2008-244-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Balatonkeresztúr
2008. augusztus 17.**

**Apolló Fox ultrakönnyű repülőgép
81-81**

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 Függlékeinek 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: Kbvt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbvt. 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 Kbvt. 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 2009. november 10-én megtartott záró megbeszélésen meghívott személy, szervezet nem képviseltette magát.

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
NKH PLI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (2007. június 30-ig)
NNFLH	Nem nyilvános fel- és leszálló hely
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság (2005. december 31-ig)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	Halley Kft.
	típusa	Apolló Fox
	azonosító jele	81-81
	gyári száma	240404
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	MRSZ
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2008. 08. 17., 17:05:00
	helye	Balatonkeresztúr NNFLH
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Légijármű rongálódásának mértéke		megsemmisült
Azonosító állam		Magyar Köztársaság
Azonosító hatóság		PLH
Gyártást felügyelő hatóság		PLH
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. augusztus 17-én 17 óra 09 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. augusztus 17-én 17 óra 56 perckor jelentett a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2008. augusztus 17-én 18 óra 10 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2008. augusztus 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Dr. Ordódy Márton	balesetvizsgáló
tagja	Kovács András	baleseti helyszínelő

Az eseményszűrés áttekintése

A Vb a kijelölést követően a helyszínre utazott és helyszíni vizsgálatot végzett. Jelen zárójelentés-tervezet a helyszíni vizsgálat eredményei, valamint a pilóta által adott nyilatkozat felhasználásával készült.

Az eset rövid áttekintése

Ultrakönnyű repülőgép orrfutója földet éréskor kitörött. A légijármű az orrán átbukfencezett és súlyosan rongálódott. A pilóta könnyű sérüléseket szenvedett, az utas sértetlen maradt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

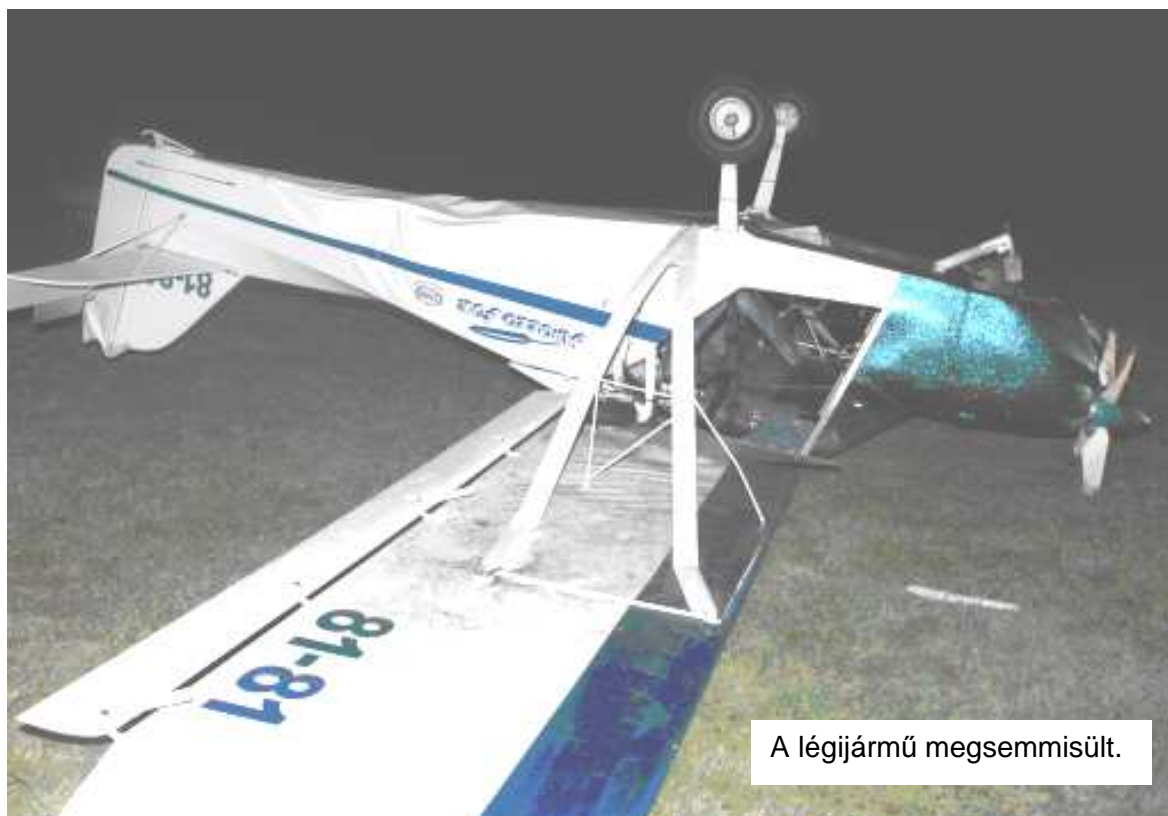
1.1 A repülés lefolyása

Ultrakönnyű repülőgép utassal, hobbirepülés céljából Balatonkeresztúr NNFLH-ról felszállt, majd mintegy fél órás repülés után az indulás helyére visszatért és az NNFLH 31-es pályájára leszálláshoz behelyezkedett. A légi jármű orrkerékkel ért földet, az orrkerék futószára eltörött, a repülőgép az orrán átbukfencezett és háthelyzetben került nyugalomba. A légi jármű súlyosan rongálódott. A pilóta könnyebben, az utas nem sérült.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utassok	Egyéb személyek
	Hajózó	Utaskísérő		
Halálos	0	X	0	0
Súlyos	0		0	0
Könnyű	1		0	0
Nem sérült	0		1	X

1.3 A légi jármű sérülése



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

Kora, neme		67 éves, férfi
Repülési engedélye érvényessége	Szakmai	visszavonásig ¹
	Egészségügyi	2008. 12. 31.
	Képesítései	Fixed Wing Pilot ² , visszavonásig
	Jogosításai	Pilóta II, visszavonásig ³
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	94 óra/362 felszállás
	Megelőző 30 napban	2 óra/4 felszállás
	Megelőző 7 napban	1,5 óra/3 felszállás
	Megelőző 24 órában	0/0
Légi jármű kategóriánként összesen		94 óra/362 felszállás
Az érintett típuson összesen		94 óra/362 felszállás

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1 Légialkalmassági bizonyítványának érvényessége: 2009. 06. 18.

1.6.2 Általános adatok

A légi jármű jól karbantartott, műszakilag alkalmas állapotban volt.

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

1.7 Meteorológiai adatok

A leszállásra szélcsendben, 10 km feletti látástávolság mellett került sor.

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

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 NNFLH-nek érvényes működési engedélye volt.

Az NNFLH paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

¹ A repülési engedély szakmai érvényessége: a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség szakmai szabályzata szerint

² Fixed Wing Pilot: merevszárnyú UL légi jármű vezetésére jogosító startkönyvi bejegyzés.

³ Pilóta II: térítés nélküli utasvitelre jogosító üzembentartói startkönyvi bejegyzés

1.11 Légitármű adatrögzítők

A légitárművön adatrögzítő nem volt, az az érintett légitármű típusra és feladathoz nincs előírva.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A keletkezett roncsot az illetékes rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

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

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.

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, arra a véleményalkotáshoz nem volt szükség.

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 Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A repülés személyi, műszaki, időjárási és egyéb feltételei a feladatnak megfeleltek. A légi jármű ennek ellenére kilebegtetés nélkül, orrkerékre ért földet.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A légiközlekedési baleset oka véletlenszerű repüléstechnikai hiba: elmaradt a földetérés végső fázisa, a kilebegtetés.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2009. december 18.

Dr. Ordódy Márton
Vb vezetője

Kovács András
Vb tagja