



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-071-4P

SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY

Martfű
2009. április 11.
SF 25 Falke MOVIT¹
HA-1256

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.

¹ Motoros vitorlázó repülőgép
KBSZ

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. 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: 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.

Az érintettek a Vb-t elektronikus levelezés útján tájékoztatták, miszerint a zárójelentés-tervezettel kapcsolatban változtatást nem tartanak indokoltnak, ezért a zárójelentés a tervezethez képest érdemi változtatást nem tartalmaz.

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
MRSZ REBISZ	Magyar Repülő Szövetség Repülésbiztonsági Szervezet
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság (2005. december 31-ig)
MOVIT	Motoros vitorlázó repülőgép
NKH PLI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (2007. június 30-ig)
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
PPL	private pilot license (magánpilóta szakszolgálati engedély)
rgv.	repülőgép vezető
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Súlyos repülőesemény
Légijármű	gyártója	Scheibe Flugzeugbau GMBH
	típusa	SF C25 Falke
	felség- és lajstromjele	HA-1256
	gyári száma	4442
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	Magyar Repülő Szövetség
Eset	napja és időpontja	2009. 04. 11.
	helye	Martfű külterület
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Légijármű rongálódásának mértéke		Kismértékű
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH PLI
Gyártást felügyelő hatóság		Német Légiközlekedési Hatóság
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. április 11-én 11 óra 34 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. április 11-én 11 óra 58 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2009. április 11-én 12 óra 24 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatát 2009. április 14-én kelt levelében üzemeltetői hatáskörbe adta. A 2009 május 28-án az kelt levelében ezen átadást visszavonta és az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	dr. Ordódy Márton	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

Az eseményszűrés áttekintése

Az eset vizsgálatát a vizsgálattal megbízott szervezet, az MRSZ REBISZ elvégezte, és a vizsgálat eredményéről zárójelentés-tervezetet készített. A megbízás visszavonására a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet 1. melléklet I. fejezet 1.17 pontjának utólagos figyelembe vétele miatt került sor. E pont ugyanis az esetet súlyos repülőeseménynek minősíti, ha a légi jármű földi tárggyal - jelen esetben légvezetékekkel – ütközik, és a 2005 évi CLXXXIV. törvény 7. § (1) bekezdés aa) pontja az ilyen eset vizsgálatát a KBSZ feladatának tekinti. A Vb a rendelkezésére álló anyag alapján zárójelentés-tervezetet készített, mely az MRSZ REBISZ által felterjesztett dokumentumhoz képest érdemi változtatást nem tartalmaz.

Az eset rövid áttekintése

MOVIT légijármű légvezetéket szakított és terepesszállásra kényszerült. A légijármű javítható mértékben sérült, egy nyolc napon belül gyógyuló személyi sérülés történt.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

MOVIT légi jármű gyakorló útvonalrepülésre szállt fel. A tervezett útvonal mentén – a repülőgép vezetőjének elmondása szerint - egy település nyugati oldala felett három kört repült 150-200 m magasságban, majd déli irányba fordult. Ekkor végrehajtott egy 180°-os süllyedő fordulót, ráállt a vezetőirányra, miközben tovább folytatta a magasságcsökkentést kb. 10 m magasságig. Mivel nem vette észre a település nyugati oldalán húzódó elektromos vezetéket, ezért annak nekiütközött. A vezeték az ütközés következtében elszakadt. A gép futóműve, motorja és légszűrője jelentősen megsérült, a légi jármű vezetője nyolc napon belül gyógyuló, könnyű sérülést szenvedett. A repülőgép vezetője a településtől nyugatra, attól kb. 500 m távolságra, mezőgazdasági területre szállt le.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utasok	Egyéb személyek
	hajózó	utaskísérő		
Halálos				
Súlyos				
Könnyű	1			
Nem sérült				

1.3 A légi jármű sérülése

A motor, a légszűrő és a futómű sérült, lásd: Függelék.

1.4 Egyéb kár

Légvezeték szakítás. A mezőgazdasági területen minimális taposási kár.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A légi jármű parancsnoka

Kora, neme	50 éves, férfi	
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2009. 06. 19.
	Egészségügyi	2009. 08. 18.
	Képesítései	MOVIT rgv, vitorlázó PPL
	Jogosításai	nincsenek
Repült ideje	Összesen	430 óra
	Megelőző 30 napban	6 óra
	Megelőző 24 órában	20 perc

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1 Légialkalmassági bizonyítványának érvényessége: 2009. 05. 16.

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

1.7 Meteorológiai adatok

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

A felszálló repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges. A leszálló terep paraméterei a légi jármű számára a károsodás nélküli földetérést lehetővé tették; a károsodásokat a légvezetékek okozták.

1.11 Légijármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az az érintett légi jármű típusra és feladathoz nincs előírva.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A roncs adatai: az **5. Függelék** szerint.

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

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

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 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, 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 repülés végrehajtása egészen az **1.1 A repülés lefolyása** pontban említett település elérésig a VFR repülés szabályainak megfelelően történt. A települést elhagyva a repülőgép vezetője saját elhatározásból elhagyta az utazómagasságát (150-200 m) és lesüllyedt 10 m magasságig. Figyelmét elkerülte az elektromos légvezeték, aminek nekiütközött. A repülőgép károsodásai (lásd : **5 Függelék**) nem tették lehetővé az útvonal folytatását, és a pilóta az első alkalmas helyen végrehajtotta a leszállást.

A 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 3.4. pont b) szakasza tiltja a földfelszíntől mért 150 méter alatti repüléseket, amennyiben arra nem a leszállás szándékával kerül sor. A Vb-nek a pilóta leszállási szándékáról nincs tudomása.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az súlyos esemény oka: a pilóta nem vette észre a légi jármű pályáját keresztező légvezetékét.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A repülés során sérült a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 3.4. pont b) szakasza

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

5. FÜGGELÉK: A légi jármű és a környezet károsodásai; 9 fénykép.

Budapest, 2009. június 26.

dr. Ordódy Márton
Vb vezetője

Dusa János
Vb tagja