



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2009-086-4
REPÜLŐESEMÉNY**

**Békéscsaba
2009. április 26.**

**SC-01
D-EBKR**

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: 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

Eset kategóriája		repülőesemény
Légijármű	gyártója	Gyroflug
	típusa	SC-01
	felség- és lajstromjele	D-EBKR
	gyári száma	S 13
	tulajdonosa	magántulajdonban
	üzembentartója	tulajdonos
Eset	napja és időpontja	2009. április 26.
	helye	LHBC
Eset kapcsán	elhunytak száma	nincs
	súlyos sérültek száma	nincs
Légijármű rongálódásának mértéke		kismértékű
Lajstromozó állam		Német Szövetségi Köztársaság
Lajstromozó hatóság		Luftfahrt-Bundesamt
Gyártást felügyelő hatóság		Luftfahrt-Bundesamt
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. április 26-án 14 óra 10 perckor az MRSZ REBISZ ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2009. április 26-án 14 óra 14 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2009. április 26-án 14 óra 18 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a repülőesemény vizsgálatára 2009. április 26-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vizsgálat vezetője	Dusa János	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	baleseti helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb az esemény napján a helyszínelést végrehajtotta, a légijárművezetőt meghallgatta.

A zárójelentés-tervezethez a légijármű vezető részéről javasolt módosítást a Vb a zárójelentés végleges kialakításánál figyelembe vette.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A repülőgép pilótája helyi, gyakorló iskolakör repülés végrehajtására készült felszállni a békéscsabai nyilvános repülőtér szilárd burkolatú pályájáról. A nekifutás második felénél a repülőgép behúzható orrfutója becsuklott és a repülőgép az orrára bukott. A pilóta a motort leállítva a felszállást megszakította és a pálya felénél megállt.

1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3 A légi jármű sérülése

Az érintett légi járműben az eset kapcsán helyben javítható sérülés keletkezett.



1.4 Egyéb kár

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

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A légitársaság parancsnoka

Kora, neme		55 éves férfi	
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2013. április 29.	
	Egészségügyi	2010. május 25.	
	Képesítései	PPL(A)	
	Jogosításai	nincs	
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	368 óra	672
	Megelőző 90 napban	1,9 óra	5
	Megelőző 30 napban	1,9 óra	5
	Megelőző 24 órában	0,6 óra	3
Az érintett típuson összesen		64 óra	83

1.6 A légitársaság adatai

1.6.1 Légialkalmassági bizonyítványának érvényessége: 2009.08.21.

1.6.2 Általános adatok

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	1215 óra	1560
Utolsó nagyjavítás óta	138 óra	124
Utolsó karbantartás óta	1,9 óra	5

A légitársaság 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 légitársaságon a típusalkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azok megfelelően működtek.

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

1.9 Összeköttetés

A légitársaságon a típusalkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azok megfelelően működtek.

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

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

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

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 mentésre nem volt szükség.

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-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 repülőgép merev főfutókkal és teljesen behúzható orrfutóval van felépítve. Az orrfutónak három üzemelési helyzete van, amely helyzetek az első kabinban lévő kapcsoló és pillanatnyi üzemelési állapot együttesen határozzák meg.

1-repülési helyzetben teljesen behúzza, kapcsoló felső állásban és a repülőgép sebessége meghaladja a ca. 130 km/h-t

2-a repülőgépbe történő beszállást megkönnyítő, a repülőgép orra lejjebb eresztett helyzet, ekkor az orrfutó kissé hátra van húzva, kapcsoló felső helyzetben van és a repülőgép sebessége 0-130 km/h közötti. (gyakorlatilag a földön állás állapota)

3-teljesen kiengedett, guruló, fel-leszálló rögzített helyzet, kapcsoló alsó állásban.

A 2-es helyzetbe kapcsolás sajátossága, hogy az orrfutó a repülőgép sebességének növekedésével ca. 130 km/h elérésekor automatikusan behúzódik.

A gyakorló repülésre történő repülőgépbe ülés után a pilóta a futó működtető kapcsolót, a beszállást segítő felső helyzetben hagyta, így gurult a felszálló pályára és kezdte meg a felszállást.

A nekifutás második felében, amikor a repülőgép elérte a 130 km/h sebességet az orrfutó elkezdett behúzódni. A repülőgép ilyenkor még leeresztett állapotban, kedvezőtlen állásszöggel fut, a magassági kormány még nem elég hatékony a repülőgép orrának megtartására. Ezért a pilóta próbálkozásának ellenére a repülőgép orra leereszkedett és a betonon csúszott.

A pilóta helyesen ténykedve, a felszállást megszakította.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A légi jármű a repülés végrehajtásához megfelelő műszaki állapottal és légi alkalmassággal rendelkezett.

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az esemény létrejöttének közvetlen oka, hogy a légi járművezető a repülőgépbe történő beszállás után a futómű működtető kapcsolót nem tette át „futómű kint” (alsó) helyzetbe.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2009. szeptember „30 „

Dusa János
Vb vezetője

Burda Pál
Vb tagja