



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2009-249-4
REPÜLŐESEMÉNY**

**Budaörs
2009. szeptember 18.**

**Cessna-441
OE-FUN**

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 6920/9756 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség 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

| | |
|----------------|--|
| ATIS | Automatic Terminal Information Service Automatikus Közelkörzeti Tájékoztató Szolgálat |
| 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 |
| LHBS | Budaörs repülőtér |
| MEP | Multi-Engine Piston Többmotoros-dugattyús |
| MRSZ REBISZ | Magyar Repülő Szövetség Repülésbiztonsági Szolgálat |
| NKH LI | Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága |
| SEP | Single-Engine Piston Egymotoros-dugattyús |
| TMG | Touring Motor Glider Motoros Vitorlázó-repülőgép (MOVIT) |
| Vb | Vizsgálóbizottság |

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

| | | |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|
| Eset kategóriája | | repülőesemény |
| Légijármű | gyártója | Cessna Aircraft Company, USA |
| | típusa | Cessna-441 |
| | felség- és lajstromjele | OE-FUN |
| | gyári száma | 441-0150 |
| | tulajdonosa | B.A.C.H. Flugbetriebs GmbH |
| | üzembentartója | B.A.C.H. Flugbetriebs GmbH |
| Eset | napja és időpontja | 2009. szeptember 18. 09 óra 35 perc |
| | helye | LHBS |
| Eset kapcsán | elhunytak száma | nincs |
| | súlyos sérültek száma | nincs |
| Légijármű rongálódásának mértéke | | Könnyebben sérült |
| Lajstromozó állam | | Osztrák Köztársaság |
| Lajstromozó hatóság | | Austro Control |
| Gyártást felügyelő hatóság | | FAA |
| Eset helyszíne alapján illetékes vizsgáló szervezet | | KBSZ |

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. szeptember 18-án 09 óra 18 perckor az MRSZ REBISZ ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ÜGYELETESE

- 2009. szeptember 18-án 09 óra 34 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2009. szeptember 18-án 09 óra 36 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a repülőesemény vizsgálatára 2009. szeptember 18-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

| | | |
|----------|--------------|----------------------|
| Vezetője | Dusa János | balesetvizsgáló |
| tagja | Eszes János | balesetvizsgáló |
| tagja | Király Péter | baleseti helyszínelő |

Az eseményvizsgálat áttekintése

A kijelölt Vb a helyszínelést az esemény bekövetkezésének napján végrehajtotta, a szükséges adatokat begyűjtötte.

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

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A repülőgépvezető 03:55-kor (UTC) szállt fel Wien/Schwechat repülőtérrel és néhány perccel napkelte után érkezett a budaörsi repülőtér körzetébe. A repülőtéren még nem volt tájékoztató szolgálat, ezért az ATIS információ alapján döntött a 09-es pályairány szerinti leszállásnál. A siklópályán egy kissé több volt a sebessége a szokásosnál és a repülőgép hosszabban lebegett. Ezért még a nagyobb sebességnél a földnek kényszerítette a repülőgépet és a légszavart azonnal „reverse” helyzetbe állította. A repülőgép intenzíven bólintva azonnal és durván ért földet. A pilóta az állóhelyre gurult és a repülőgépből kiszállva vette észre, hogy a légszavartlapátok végei meggörbültek, a bal futó gondolatkaró lemez leesett.



1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3 A légi jármű sérülése

A légi jármű légszavartjainak vége meggörbült, a bal futó gondola benti helyzet takarólemez levált.

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, állampolgársága | | 55 éves férfi, osztrák |
| Szakszolgálati engedélye érvényessége | Szakmai | 2014. augusztus 03. |
| | Egészségügyi | 2010. január 16. |
| | Képesítései | CPL/A |
| | Jogosításai | C441, SEP, MEP, TMG |
| Repült ideje | Összesen | 4230 óra |
| | Megelőző 30 napban | 55 óra |
| | Megelőző 7 napban | 12 óra |
| | Megelőző 24 órában | 2 óra 03 perc |
| Az érintett típuson összesen | | 100 óra |

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1 Légi alkalmassági bizonyítványának érvényessége: 2010.01.20.

1.6.2 Általános adatok

| | repült idő | leszállások száma |
|--------------------------------|-------------------|--------------------------|
| Gyártás óta | 9660 óra | 6699 |
| Utolsó nagyjavítás óta | 64 óra | 69 |
| Utolsó karbantartás óta | na | na |

1.6.3 A légi jármű hajtómű adatai

| | repült idő | |
|--------------------------------|-------------------|-------------|
| | Bal | Jobb |
| Gyártás óta | 10079 óra | 9911 óra |
| Utolsó nagyjavítás óta | 983 óra | 983 óra |
| Utolsó karbantartás óta | 64 óra | 64 óra |

1.6.4 A meghibásodott légcsavar adatai

| | repült idő | |
|--------------------------------------|-------------------|-------------|
| | Bal | Jobb |
| Gyártás óta | 983 óra | 983 óra |
| Utolsó nagyjavítás időpontja | Nem volt | Nem volt |
| Utolsó karbantartás időpontja | 64 óra | 64 óra |

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

1.7 Meteorológiai adatok

Légnyomás. 1016 hPa
 Hőmérséklet: 14°C harmatpont. 14°C
 Változó irányú, 1 m/sec sebességű szél
 Kevés felhő, látás távolság 3 km, párák.
 Ködképződési hajlam.

1.8 Navigációs berendezések

A légi járművön 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 légi járművön 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 Légi jármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű 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 életveszély nem alakult ki.

Személyi sérülés nem történt.

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 pilótája a budaörsi nem nyilvános repülőtér körzetébe érve az ATIS információ és a saját maga által tapasztalt vizuális megfigyelés alapján határozott a 09-es pályairány szerinti leszállás végrehajtása mellett.

Az esemény időpontjában a repülőtéri tájékoztató szolgálat még nem működött. A látástávolság 3 km volt, jobb, mint az ATIS információ szerinti. A szél gyenge, keleties volt a talajon, de magasabban már északnyugati-nyugati irányú.

A pilóta az általa megszokott módon hajtotta végre a vizuális megközelítést, azonban a siklópályán az enyhe hátszél miatt a repülőgép sebessége nem csökkent a kívánt mértékben, és a küszöbnél még 105 kts volt a 90-92 kts helyett. A repülőgép pillanatnyi siklósebessége miatt hosszú lebegésre lehetett számítani..

A pilóta tudta, hogy a leszálló pálya viszonylag rövid, 980 m-es, szükségesnek tartotta a mielőbbi földetérést. Ennek érdekében a „reverse” üzemmód mielőbbi használatánál döntött az időbeni lefékezés miatt.

A repülőgép a kelletténél nagyobb sebességgel, három pont helyzetben, a küszöbtől 150 m-re „lekényszerítve” fogott talajt, ezért elpattant. A talaj érintés pillanatában a pilóta „reverse” helyzetbe tette a légcsavarokat, de a művelet hatásossága sajnos az elpattanáskor jött létre, és az ekkor kialakult erős bólintó nyomaték durva földetérést eredményezett. Ennek következtében a légcsvavar lapátok végei a talajt elérve meggörbültek és az erős berugózás miatt leszakadt a bal főfutó gondola takarólemeze.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

Az esemény bekövetkezésének oka a „reverse” üzemmód idő előtti használata.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A leszálláshoz történő besiklásnál az enyhe hátszél miatt a pálya küszöbnél a repülőgép sebessége nagyobb volt a szükségesnél.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2010. április 21.

Dusa János
Vb vezetője

Eszes János
Vb tagja