



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-166-4P
REPÜLŐESEMÉNY**

**Hajdúszoboszló
2011. augusztus 06.**

**Aerotechnik L13SE Vivat
OK-9114**

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

BEVEZETÉS

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függetlékeinek 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 polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlament és tanácsi irányelvének megfelelést szolgálják.

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 9756, illetve a 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

GAT	General Air Traffic Általános Célú Légiforgalom
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
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
TMG	Touring Motor Glider motoros vitorlázó-repülőgép
PF	Pilot Flying A repülőgépet vezető pilóta
Vb	Vizsgálóbizottság
VFR	Visual Flight Rules Látva repülési Szabályok
n/a	nincs adat

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		repülőesemény
Légijármű	Osztálya	levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt, szárazföldi légijármű
	Gyártója	Aerotechnik Kunovice
	Típusa	L13SE Vivat
	Felség- és lajstromjele	OK-9114
	Lajstromozó állam	Cseh Köztársaság
	Üzembentartója	magánszemély
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. augusztus 06.
	Helye	Hajdúszoboszló

A légijármű az eset során kismértékben megrongálódott.



1. számú ábra: OK-9114 lajstromjelű Aerotechnik L 13 SE Vivat típusú motoros vitorlázó repülőgép ép állapotban (fotó: avia-info.hu, Horváth Balázs)

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. augusztus 06-án 16 óra 14 perckor magánszemély jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. augusztus 06-án az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője
tagja

Szilágyi Endre
Ferencsik Miklós

balesetvizsgáló
balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a helyszíni szemle során megtekintette a sérült gépet, fotókat készített a pilóta és a repülőgép okmányairól, valamint értékelte az esemény idején észlelt időjárási viszonyokat.

Az eset rövid áttekintése

Az OK-9114 lajstromjelű repülőgép futóműve leszálláskor becsuklott a hajdúszoboszlói repülőtéren, a törzs orrész alsó része több helyen behorpadt és a légcsavar eltört.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

- Hívójel: OK-9114
- A repülési szabályok: VFR
- Az üzemelés fajtája: GAT, sportcélú repülés
- Az utolsó indulási hely: Nyíregyháza
- Az indulás ideje: az esemény szempontjából érdektelen
- A tervezett és a tényleges leszállóhely: Hajdúszoboszló
- A leszállás ideje: 16 óra 10 perc
- A repülőesemény helye: Hajdúszoboszló repülőtér, 22-es futópálya
- A repülőesemény ideje: 16 óra 10 perc, nappal.

Az OK-9114 lajstromjelű repülőgép Nyíregyházáról Hajdúszoboszlóra repült. A légi jármű futóműve a leszálláskor becsuklott, a törzs orrész alsó része több helyen behorpadt és a légcsavar eltört.

A repülőgép fedélzetén csak a pilóta tartózkodott, személyi sérülés nem történt.

Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A repülőgép a 22-es futópályán a küszöb mögött kb. 100 méterrel ért földet. A repülőgép a futómű törzsből kiemelkedő részén és a törzs elülső alsó részén csúszott a fűn kb. 20 métert. A légcsavar a földnek ütközött és mind a két tolla eltört.



2. számú ábra: Az OK-9114 helyzete a hajdúszoboszlói 22-es futópályán.

Légijármű sérülése

A repülőgép orrész alsó részén a burkolt deformálódott, a légcsavar mindkét tolla eltört.



3. számú ábra: Az OK-9114 az esemény helyszínén



4. számú ábra: Az OK-9114 sérülései a törzs orrészén és a becsuklott futómű



5. számú ábra: Az OK-9114 törött légsavarja



6 számú ábra: Az OK-9114 orrész sérülései

Személyzet adatai

A pilóta többszöri kérés ellenére sem szolgáltatott adatot, így a repülési gyakorlata és tapasztalata nem értékelhető.

Légijármű parancsnok adatai

Kora, állampolgársága, neme		62 éves magyar állampolgárságú férfi
Szakszolgálati engedélyének	Típusa	pilóta szakszolgálati engedély
	Szakmai érvényessége	2011. április 08.
	Egészségügyi érvényessége	2012. április 30.
	Képesítései	–
	Jogosításai	TMG
Repült ideje/ felszállások száma	Összesen	n/a
	Megelőző 90 napban	n/a
	Megelőző 7 napban	n/a
	Megelőző 24 órában	n/a
	Érintett típuson összesen	n/a

Repült típusok	n/a
Eset idején vezette a repülőgépet / kiszolgálást végezte	PF
Pihenő ideje / szolgálati ideje az elmúlt 48 órában	n/a
Legutóbbi képzésének ideje	n/a
Vizsgák időpontjai és eredményei	n/a
Érintett útvonal, beleértve a repülőterek ismerete, azzal kapcsolatos tapasztalata	n/a

Légijármű általános adatai

Osztálya	levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt, szárazföldi légijármű
Gyártója	Aerotechnik Kunovice
Típusa / altípusa (típuszáma)	L 13 SE Vivat
Gyártási ideje	1989
Gyártási száma	890323
Felség és lajstromjele	OK-9114
Lajstromozó állam	Csehország
Tulajdonosa	magánszemély
Üzembentartója	magánszemély
Járatója	-
Teljesített járaton a hívójele	OK-9114

Légialkalmasságával kapcsolatos megállapítások

Légialkalmassági bizonyítványának	Száma	4649
	Kiadásának ideje	nincs adat
	Érvényességének ideje	2011. november 11.
	Utolsó felülvizsgálat ideje	2010. november 11.
	Bejegyzett korlátozások	-

2. ELEMZÉS

A repülőgép a küszöb mögött kb. 100 méterrel ért földet, majd a futómű törzsből kiemelkedő részén és a törzs elülső alsó részén csúszott a fűn kb. 20 métert.

A légcsavartollak törései alapján a légcsavar a földet érés előtt forgott.

A repülőgép leszálláshoz konfigurált állapotban volt. (Féklapok csukva, fékszárny nyitva.)

A szemtanúk helyi beszámolója alapján a repülőgép kilebegtetése túlságosan magasan történt, így sebességét elvesztette és a felhajtóerő csökkenése miatt nagy függőleges sebességgel ért talajt. Az ekkor fellépő terhelést a futómű nem tudta elviselni és becsuklott, a légcsavar a földnek ütközött, majd a repülőgép a hasán csúszva állt meg.



7. számú ábra: Az OK-9114 csúszásnyomok

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

A hajózószemélyzet az eset idején nem rendelkezett megfelelő jogosultsággal az adott repülési feladatra, mivel szakszolgálati engedélye az esemény előtt négy hónappal lejárt.

A pilóta repülési tapasztalatáról nem állnak rendelkezésre adatok.

A légi jármű repülésre alkalmas volt. Rendelkezett érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal. Az okmányai alapján az érvényben lévő előírásoknak, és az elfogadott eljárásoknak megfelelően szerelték fel és tartották karban.

A repülés jó látásviszonyok és nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

A légiforgalmi irányításra, a repülőtér jellemzőire és a kiszolgáló szakemberrel tevékenységére kifogás nem merült fel, az esettel nem hozható kapcsolatba.

A szakmai vizsgálat során nem merült fel arra utaló jel, hogy a légi jármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna és az okozta volna a baleset bekövetkezését, vagy hozzájárult volna az eset lefolyásához.

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi bizonyítható oka a következő volt:

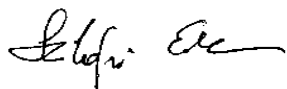
Repülőgép vezetési hiba

– A repülőgép túl magasan történő kilebegtetése.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. december 01.



Szilágyi Endre
Vb vezetője

Ferenci Miklós
Vb tagja