



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2012-202-4P

Légiközlekedési baleset

Balatonkeresztúr repülőtér

2012. 07. 10.

AIR CREATION XP12

PEGASUS-XLR

ROTAX 447

A szárny gyári száma: A02052-2029

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 légitözlekedési balesetek és repölöesemények 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 légitözlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek 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 légitözlekedési balesetek, a repölöesemények és a légitözlekedési 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 légitözlekedési balesetet és a súlyos repölöeseményt ki kell vizsgálnia, valamint a 996/2010/EU rendelet, 16.cikk, (1) bekezdése alapján valamennyi eseményvizsgálatot a baleset vagy súlyos repölöesemény jellegének és súlyosságának megfelelő formában tett jelentéssel kell lezárnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repölöeseményeket, illetve légitözlekedési 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.

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
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgálóbizottság
holland orsó	Nagy sebesség és a pilóta túlzott kompenzáló kormányzása következtében a hossz tengely körül kialakuló, oszcilláló mozgás.
trájk	Sárkányra, (siklóernyőre) csatoló taggal (tagokkal) felfüggesztett meghajtó egységgel felszerelt kocsiszerkezet.

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset	
Légijármű	Osztálya	motoros függővitorlázó	
	Üzembentartója	magánszemély	
	Trájk		
	Gyártója	Cyclone Airsports Ltd.	
	Típusa	Pegasus-XLR	
	Gyári száma	SW-TB-1083	
	Szárny		
	Gyártója	Air Creation	
	Típusa	XP12	
	Gyári száma	A02052-2029	
	Motor		
	Gyártója	Bombardier-ROTAX Gmbh.	
	Típusa	Type 447	
	Gyári száma	3589860	
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2012.07.10. 07:25	
	Helye	Balatonkeresztúr	

A légiközlekedési baleset során összesen;

Súlyosan megsérült: 1 személy.

A légi jármű az eset során javíthatatlanul megrongálódott.

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012.07.10-én 07 óra 51 perckor a Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság munkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

– 2012.07.10-én 08 óra 22 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló
tagja	Maróti Gergely	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a bejelentést követően a helyszínre vonult ahol fényképeket készített, adatokat gyűjtött, tanúmeghallgatást tartott, valamint felvette a kapcsolatot a baleset körülményeit vizsgáló más hatóságokkal.

A légi jármű vezetőjét súlyos sérülései miatt a mentőszolgálat további ellátás céljából kórházba szállította, így meghallgatását a Vb vezetője egy későbbi időpontra halasztotta.

A Vb beszerezte az illetékes Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya által az eseménnyel kapcsolatban indított eljárás teljes iratanyagát.

A Vb, amikor a légi jármű vezetője meghallgatható állapotba került, meghallgatta a légi jármű vezetőjét.

A Zárójelentés-tervezetre észrevétel nem érkezett, ezért a KBSZ a Zárójelentés-tervezetet változatlan formában Zárójelentésként kiadja.

Az eset rövid áttekintése

A légi jármű vezetője, repülésre alkalmas látási és időjárási körülmények között, Balatonkeresztúr repülőtéréről emelkedett, majd ezt követően kis magasságból, nagy vízszintes sebességgel a futópálya utáni mezőgazdasági területen a földnek ütközött. A légi jármű vezetője súlyos sérüléseket szenvedett, a jármű a baleset következtében javíthatatlanul megrongálódott.

A Vb az eset kapcsán biztonsági ajánlás kiadására nem tesz javaslatot.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

2012.07.10-én a reggel 07 óra 25 perckor, repülésre alkalmas időjárási körülmények között a légi jármű vezetője a Balatonkeresztúr IV, osztályú repülőtéren (2.kép) gurulópróbákat végzett saját tulajdonú segédmotoros sárkányrepülőjével. A légi járművet eredetileg egy nagyobb méretű szárnyal vásárolta, de később azt egy kisebb felületűre cserélte. A pilóta a változtatás eredményeképp számított a repülési tulajdonságok megváltozására, így az első repülés előtt – állítása szerint – gurulópróbákat tervezett végrehajtani.

Az egyik, nagy sebességgel végrehajtott, a futópálya szinte egészét igénylő, gurulás alkalmával a légi jármű a földtől emelkedett, majd viselkedése kis magasságban bizonytalanra vált – egy szemtanú holland orsó jellegű mozgást látott – és a repülőtér pályavégétől mintegy 200 méterre, mezőgazdasági területen a földnek ütközött.

A balesetben a légi jármű vezetője súlyos sérüléseket szenvedett, a légi jármű javíthatatlanul megrongálódott.

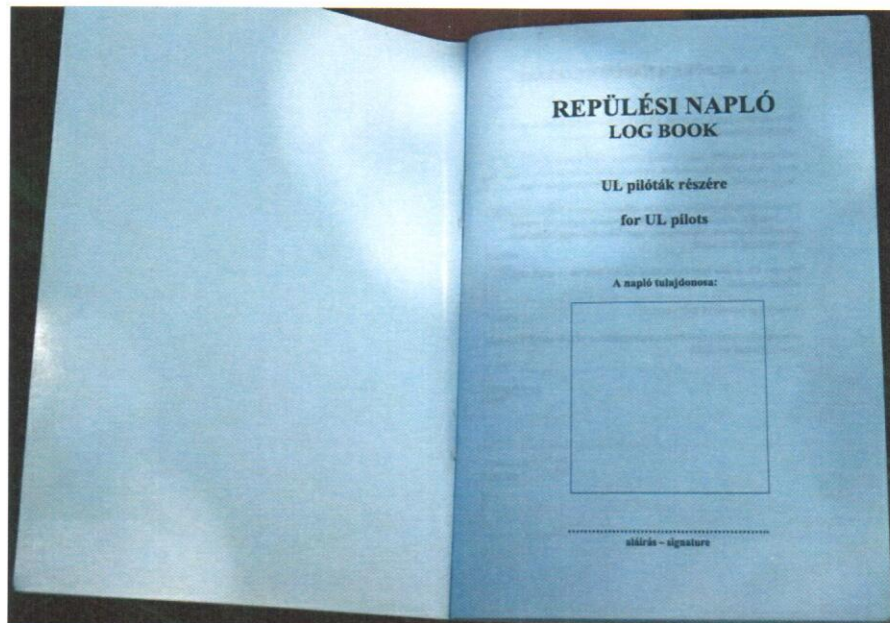


2.kép

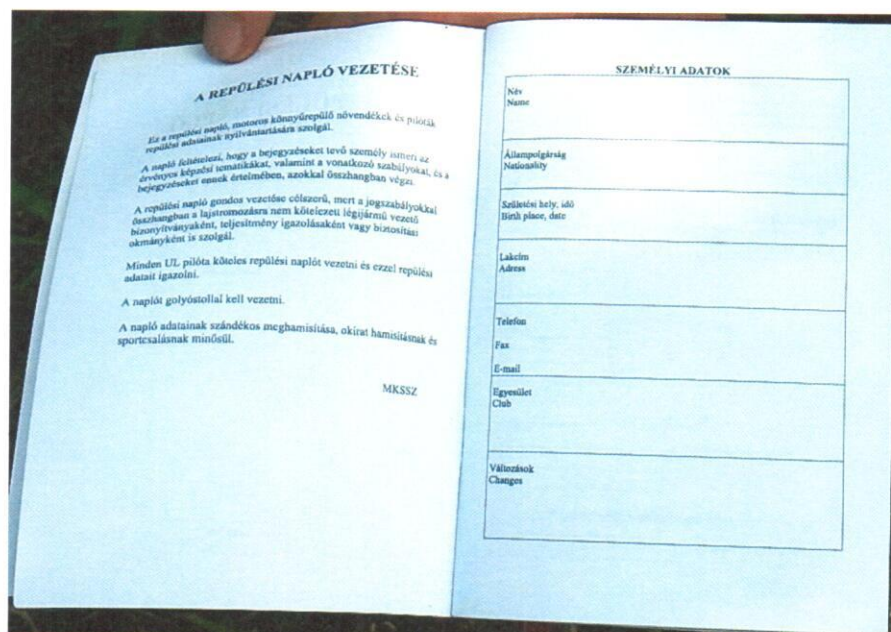
A légi jármű vezető adatai

A légi jármű vezetője magyar állampolgárságú, 47 éves férfi.

Képesítését és jogosítást a Vb kizárólag a sérült elmondásából tudja. A sérült – állítása szerint – 2001-ben P1 képesítést szerzett, de eredeti startkönyve elveszett. A sérült – hosszú kihagyás után – 2011-ben újra repülni kezdett. A helyszínen megtalált repülési napló – a jelenlevők állítása szerint – a balesetet szenvedett légi jármű vezetőhöz tartozik, azonban abban a tulajdonos adatai nem kerültek rögzítésre így az a balesetet szenvedett személyhez nem köthető. (3.-4.kép)



3.kép



4.kép

Légijármű adatai

A légijármű a sérült személy elmondása szerint az ő tulajdona.

A sérült motoros függővitorlázót eredetileg egy jóval nagyobb felületű szárnyal vette és – elmondása szerint – az újrakezdésekor választott oktatója tudtával cserélte arra, amellyel a baleset napján repült.

Meteorológiai adatok

Az eset nappal jó látási viszonyok mellett, repülésre alkalmas meteorológiai viszonyok között történt.

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

Orvosi vizsgálatok adatai

A légijármű vezetője a földnek ütközés során súlyos sérüléseket szenvedett.

Szervezeti és vezetési információk

A helyszínen megtalált repülési napló hiányos kitöltöttségéből adódóan – központi nyilvántartás hiányában – a sérült légijármű vezető képzéséről, illetve jogosításáról a Vb számára nem állnak rendelkezésre hiteles információk.

A légijármű műszaki alkalmasságát illetően sem sikerült a Vb-nek hitelt érdemlő dokumentumot fellelnie, így – központi nyilvántartás hiányában – a Vb-nek erről nincs hiteles információja.

2. ELEMZÉS

A balesetben sérülést szenvedett személy a baleset bekövetkezését megelőző időszakban a korábban vásárolt légijárművén lecserélte a szárnyat egy kisebb felületűre, ezzel jelentős mértékben megváltoztatta a légijármű repülési tulajdonságait.

A balesetben sérülést szenvedett személy, a változtatások végrehajtását követően gurulópróbákat végzett a balatonkeresztúri repülőtéren. A motoros függővitorlázó egy nagy sebességű gurulás közben elszívódott a talajtól. A kis felületű szárnyal való repüléshez szükséges az addig megszokottnál nagyobb sebességgel történő repülésben a sérült nem rendelkezett megfelelő tapasztalattal, ezért nem tudta kezelni a nagy sebesség következtében kialakult holland orsót.



5.kép

A pilóta súlyos sérüléseket szenvedett. A légi jármű a baleset következtében javíthatatlanul megrongálódott (5.kép).

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

Az eset nappal jó látási viszonyok mellett, repülésre alkalmas meteorológiai viszonyok között történt, a meteorológiai viszonyok nem voltak hatással az esemény lefolyására.

A futópálya állapota nem volt hatással az esemény lefolyására.

A Vb a légi jármű műszaki alkalmasságáról nem tudott adatokat beszerezni.

A Vb a pilóta képzettségéről nem tudott hiteles adatokat beszerezni.

A légi jármű vezetője nem rendelkezett az adott konfigurációval való repülés végrehajtásához szükséges repülési tapasztalattal.

Eset oka

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi feltételezhető oka volt;

- A légi jármű vezetője nem volt kellő mértékben tisztában a megváltoztatott paraméterekkel rendelkező légi jármű viselkedésével.

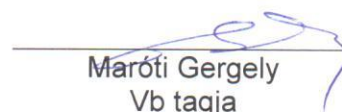
4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2015. március „16”



Ferenci Miklós
Vb vezetője



Maróti Gergely
Vb tagja