



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2012-234-4P

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Dunakeszi (LHDK)
2012. augusztus 5.

Schleicher K-8B
HA-4007

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.

A VIZSGÁLLAT JOGÁLLÁSA

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől 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 Függetlenségéről 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: Kbv.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben

foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

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 Közlekedésbiztonsági Szervezet független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet a szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- 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.

JELLEN ZÁRÓJELENTÉS

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Eset kategóriája:	<i>légiközlekedési baleset</i>
Légijármű felség- és lajstromjele:	<i>HA-4007</i>
Légijármű üzemeltetője:	<i>Aero Club, Esztergom</i>
Esemény dátuma, időpontja:	<i>2012.08.05. 14:35 LT</i>

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2012. augusztus 5-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője:	<i>Eszes János, balesetvizsgáló</i>
tagja:	<i>Lesták Mihály, baleseti helyszínelő</i>

Lesták Mihály baleseti helyszínelő kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette dr. Nacsa Zsuzsanna balesetvizsgáló került a Vb-be kijelölésre.

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb az eset napján lefolytatta a helyszíni szemlét, melynek során fotókat készített a helyszínről és a sérült légijármőről, a személyzet és a légijármű okmányairól, valamint meghallgatta a légijármű személyzetét és a helyszínen tartózkodó szemtanúkat.

A Vb a zárójelentést a helyszíni szemle során beszerzett adatok elemzése alapján állította össze.

A Vb nem tesz javaslatot biztonsági ajánlás kiadására.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya:	<i>vitórlázórepülőgép</i>
A légijármű típusa:	<i>Schleicher K-8B</i>
A légijármű gyártója:	<i>Schleicher GmbH & Co, Németország</i>
Lj. azonosító jele/gyártási száma:	<i>8569</i>
Futómű elrendezés:	<i>tandem, merev</i>
Légijármű sérülése:	<i>jelentős</i>

Repülés adatai

Repülési szabályok:	<i>VFR</i>
Repülés célja:	<i>magán/sport</i>
Felszállás helye, időpontja:	<i>LHDK, 14:20</i>
Leszállás helye, időpontja:	<i>LHDK, 14:35</i>

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok:	<i>VMC</i>
Napszak:	<i>nappal</i>
Időjárási körülmények (METAR / TAF):	<i>METAR LHBP 051600Z 17007KT 140V200 9999 TS SCT050CB BKN055 33/16 Q1011 TEMPO VRB18G32KT 5000 TSRA SCT050CB=</i>

Személyzet adatai

	Beosztás, feladatkör	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC), növendék	SPL, LAPL(S)	2. osztályú

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A pilóta az adott napon 3 órás repülési feladatot tervezett, amelyhez csörléssel szállt fel 11-es irányban. Tengerszint felett (QNH) 400 méteres magasságon a repülőtér szintjéhez viszonyítva kb. 240 méteren oldott le. A turbulens időben nem sikerült termiket találnia, ezért jobb forgalmi körre sorolt be. A besiklásnál a sebessége 90 km/óra volt, a féklapot kiengedte.

A leszállás során, kilebegtetés közben a légi jármű váratlan merülésbe került, és jelentős függőleges sebességgel érkezett a főfutóra. A kemény talajfogás következtében a törzs a kabin mögötti részen megrogyott. A sérülés javítható.

ELEMZÉS

A pilóta az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel. Az adott repülési feladatra megfelelő tapasztalattal rendelkezett. A repülést a hatályban lévő előírásoknak megfelelően hajtotta végre.

A légi jármű repülésre alkalmas volt. Rendelkezett érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal. Az okmányai alapján a hatályban lévő előírásoknak, és az elfogadott eljárásoknak megfelelően felszerelték és karbantartották. A légi jármű tömege és annak eloszlása az előírt határok között volt. A szakmai vizsgálat során nem merült fel arra vonatkozó információ, hogy a légi jármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna, ezzel hozzájárulva az eset bekövetkezéséhez, vagy befolyásolva annak lefolyását.

A repülés jó látásviszonyok, nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

A rendelkezésre álló (a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérről - a továbbiakban LHBP - kiadott) METAR szerint az eset napján turbulens időjárási viszonyok uralkodtak a térségben. A szélirány 140 és 200 fok között változott, a szél 3-4 m/s sebességgel fúj, 16 m/s-os lökésekkel, 31 Celsius fokos levegőhőmérséklet mellett. LHBP ebben az időben zivatar-tevékenységet jelentett. A Vb a pilóta beszámolója és a helyszíni szemle alapján kizárja a műszaki meghibásodás lehetőségét, és a turbulens időjárási körülményeket tartja a váratlan merülés és az azt követő kemény talajfogás legvalószínűbb okának.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai


A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezésében az alábbi ok játszott szerepet:

- A besiklás során a légi jármű váratlanul megmerült, amelyre a pilóta az alacsony magasság miatt már nem tudott eredményesen reagálni.*


BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2015. június 26-n.



Eszes János
a Vb vezetője



dr. Nacsa Zsuzsanna
a Vb tagja