



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2012-253-4P

Légiközlekedési baleset

Hajdúszoboszló Repülőtér

2012. augusztus 18.

ASW-19B

HA-3460

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 VIZSGALAT JOGALLASA

Jelen vizsgálatot

- a polgári légitársasági 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 légitársaságokról 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 légitársasági balesetek, a repülőesemények és a légitársasági rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben,
- illetve a Kbt. 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 légitársasági balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légitársasági rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet a légitársasági balesetek és a súlyos repülőesemények független szakmai vizsgálatát végzi, és független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756 Légijármű balesetek és események kivizsgálási kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- Jelen Zárójelentés-tervezet 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 Közlekedésbiztonsági Szervezet kormánytisztviselője és a vizsgálóbizottság más tagja köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az ad

Jelen Zárójelentés

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

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája	<i>légiközlekedési baleset</i>	
Légijármű felség- és lajstromjele	<i>HA-3460</i>	
Légijármű üzemtartója	<i>magánszemély</i>	
Az esemény helye	<i>Hajdúszoboszló Repülőtér</i>	
Az esemény dátuma, időpontja	<i>2012. augusztus 18.</i>	<i>11:56 LT</i>

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2014. július 17-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője	<i>Bíró Ottó, balesetvizsgáló</i>
tagja	<i>Pataki Ferenc, baleseti helyszínelő</i>

Bíró Ottó balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette Szilágyi Endre balesetvizsgálót jelölte ki a KBSZ főigazgatója a Vb vezetőjének.

Pataki Ferenc baleseti helyszínelő kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyére más bizottsági tag nem került kijelölésre.

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb a bejelentést követően - az esemény bekövetkezésének napján (2012.08.18.) - helyszíni szemlét tartott. Fényképeket készített, méréseket végzett, és meghallgatta a vontatást végző ultrakönnyű légijármű pilótáját, valamint az érdemi információval rendelkező szemtanúkat. A Vb beszerezte az eseményt rögzítő videofelvételt, amelyet az esemény egyik szemtanúja készített.

A pilóták képzettségére, egészségügyi alkalmasságára és a légijárművekre vonatkozó okmányokról a Vb fényképfelvételeket készített.

A vontató (Apollo Fox típusú ultrakönnyű) légijárműre és annak pilótájára vonatkozó adatok az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya	<i>vitórlázórepülőgép</i>
A légijármű típusa	<i>ASW-19 B</i>
A légijármű gyártója	<i>Alexander Schleicher GmbH & Co., Németország</i>
A légijármű gyártási éve	<i>1979</i>
Lj. azonosító jele/gyártási száma	<i>19296</i>
Futómű elrendezés	<i>farokkerék/-csúszó, behúzható</i>
Légijármű sérülése	<i>jelentős</i>

Repülés adatai

Repülési szabályok	<i>VFR</i>
Repülés célja	<i>magán/Sport</i>
Felszállás helye, időpontja	<i>LHHO, 2012.08.18. 11:55 LT</i>
Leszállás helye, időpontja	<i>LHHO, 2012.08.18. 11:56 LT</i>

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	<i>VMC</i>
Napszak	<i>nappal</i>

Személyzet adatai

	Beosztás	Pilóta	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	<i>Parancsnok pilóta (PIC)</i>	<i>Pilóta</i>	<i>GPL/GR,FI(G)</i>	<i>2.osztályú</i>

Személyi sérülések

A baleset következtében a pilóta 8 napon túl gyógyuló gerincsérülést szenvedett

Repülés lefolyása

A HA-3460 lajstromjelű vitorlázórepülőgép 2012.08.18. 11:55-kor egy ultrakönnyű légi jármű vontatásából szállt fel a Hajdúszoboszlói Repülőtér 04 futópályájáról. A felszállás utáni sebességgyűjtés közben kb. 20-25 m-rel a vontatott légi jármű vontató légi jármű repülési magassága fölé emelkedett. Ekkor a vitorlázórepülőgép pilótája kb. 30 méter magasságon leoldott. Ezt követően a vitorlázórepülőgép pilótája intenzív süllyedésbe kezdett. A földetérés előtt kb. 7 m magasságon teljes féklapot nyitott. A vitorlázórepülőgép nagy merülő sebességgel közeledett a föld felé, majd orr résszel - a repülőtér munkaterületén belül - a földnek ütközött.

ELEMZÉS

A felszállás utáni sebességgyűjtés közben a vitorlázórepülőgép a vontatógép repülési magassága fölé emelkedett. Ezt okozhatta például egy váratlan termik befúvás vagy a pilóta által elkövetett repülőgép vezetési hiba. A pontos okot a szakmai vizsgálat során nem sikerült tisztázni.

A vontatógép pilótája a hasra húzott botkormány ellenére sem tudta emelkedésbe vinni a légi járművet, mivel a gép farkát továbbra is felfelé húzta a vitorlázórepülőgéphez rögzített kötél. Ha ilyen esetben a vitorlázórepülőgép pilótája nem old le, azzal fejezhető le a vontató gépet.

Az ultrakönnyű repülőgép kis repülési magassága miatt fennállt a földnek ütközés veszélye, ezért - kb. 30 m magasságon - a vitorlázórepülőgép biztonsági okból leoldott. Ekkor a vitorlázórepülőgép pilótája úgy ítélte meg, hogy a repülőtér területén belül nem áll rendelkezésére a biztonságos leszálláshoz szükséges úthossz. Ennek ellenére a vitorlázórepülőgép pilótája úgy döntött, hogy a repülőtér területén belül száll le, ezért intenzív süllyedésbe kezdett.

Vitorlázórepülőgépek esetében - áramlásrontó vagy áramlásjavító szárnymechanizációs elemek használata nélkül - a sebesség növelése kizárólag magasság csökkentéssel valósítható meg. A kis repülési magasság miatt a pilóta nem tudott a féklapnyitáshoz megfelelő sebességet gyűjteni, ennek ellenére kis sebességnél - kb. 7 m magasságon - teljes féklapot nyitott. A féklap nyitás és az alacsony repülési magasság miatt a baleset bekövetkezését már nem lehetett elkerülni. A légi jármű orr résszel - a repülőtér munkaterületén belül - a földnek ütközött, aminek következtében jelentősen megrongálódott.

A vitorlázórepülőgép pilótája az eset idején az adott repülési feladatra megfelelő jogosultsággal és képesítéssel rendelkezett.

Az ultrakönnyű légi jármű pilótája az eset idején az adott repülési feladatra megfelelő jogosultsággal és képesítéssel rendelkezett.

A vitorlázórepülőgép repülésre alkalmas volt, és rendelkezett érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal. Nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a légi jármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna, és amely ennek következtében okozta az esetet, vagy hozzájárult volna az eset lefolyásához.

Az esemény nappal, jó látási és meteorológiai körülmények között, VFR szerinti repülés során történt.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy a baleset bekövetkezésének az alábbi közvetlen okai voltak;

- A felszállás utáni sebességgyűjtés közben a vontatott légi jármű a vontató ultrakönnyű légi jármű repülési magasságát jelentősen meghaladta.*
- A vitorlázórepülőgép pilótájának döntése: a repülőtér területén belül történő leszállás.*

- A vitorlázórepülőgép pilótája kis magasságon teljes féklapot nyitott.*

BIZTONSÁGI AJANLÁS

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

Budapest, 2015. június 08.

Szilágyi Endre
Vb vezetője