



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

**ZÁRÓJELENTÉS**  
**2012-311-4P**  
**LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**  
**Dunakeszi (LHDK)**  
**2012. szeptember 22.**  
**R-26SU Góbé**  
**HA-5559**

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 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 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: 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 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.

## 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-5559</i>                     |
| Légijármű üzemeltetője:            | <i>Malév Repülő Klub, Budapest</i> |
| Esemény dátuma, időpontja:         | <i>2012.09.22.14:00 LT</i>         |

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2012. szeptember 22-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

|           |  |
|-----------|--|
| vezetője: | <i>Eszes János, balesetvizsgáló</i>    |
| tagja:    | <i>Burda Pál, baleseti helyszínelő</i> |

### A szakmai vizsgálat áttekintése

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

*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>R-26 SU Góbé</i>  |
| A légijármű gyártója:              | <i>Autó Aero Közlekedéstechnikai Vállalat,<br/>Szombathely</i> |
| Lj. azonosító jele/gyártási száma: | <i>AA800073</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, 13:57</i> |
| Leszállás helye, időpontja:  | <i>LHDK, 14:00</i> |

### Meteorológiai adatok

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Látási viszonyok:                    | <i>VMC</i>   |
| Napszak:                             | <i>nappal</i>  |
| Időjárási körülmények (METAR / TAF): | <i>METAR LHBP 221700Z 13004KT CAVOK<br/>16/09 Q1015 NOSIG=</i> |



## Személyzet adatai

|    | Beosztás, feladatkör               | Szaksz.eng.típusa | Orvosi minősítés |
|----|------------------------------------|-------------------|------------------|
| 1. | Parancsnok pilóta (PIC),<br>oktató | PPL(A), LAPL(A)   | 2. osztályú      |
| 2. | Növendék pilóta, növendék          | SPL, LAPL(S)      | 2. osztályú      |

## Személyi sérülések

*A baleset után az oktatót és a növendéket gerincsérülés gyanújával kórházba szállították.*

*Az oktató csak könnyebben sérült.*

*A növendék 8 napon túl gyógyuló, súlyos sérülést szenvedett.*

## Repülés lefolyása

*A személyzet az adott napon 30 perces repülést, úgynevezett "oktató félórát" tervezett. A légi járművet a felszálláskor a növendék vezette. Csörléssel szálltak fel 11-es irányban. Az első (bal) forduló után az oktató átvette a légi jármű vezetését, és megpróbált termiket találni, de nem járt sikerrel, ezért a leszállás mellett döntött. Normál forgalmi kör után besorolt a 11-es pálya egyenesére. A besiklásnál féklapot nyitott, és azt kibocsátott helyzetben hagyta.*

*A leszállás rövidre sikerült, és a légi jármű a repülőtér kerítésén belül, de a munkaterületen kívül, egyenetlen talajon, egy keresztirányú bemélyedésben ért földet. A talajfogás a kabin csónaktestének elülső részével történt. Ez a körülmény meredek szögben történt földetérést valószínűsít, mivel az árokszerű mélyedés mélysége önmagában nem eredményezhette a kabin csónaktest orr-részének talajba ütközését. Ezt követően a farokrész is lecsapódott.*

*A légi jármű az első ütközési nyomtól 30 méteres távolságban került nyugalomba. A törzs fémborítása a szárnyak mögötti részen meghullámosodott. 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 légialkalmassági 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.*

*Az esetben érintett légi jármű a szemtanúk elmondása szerint alacsonyan, de nem veszélyesen alacsonyan siklott be a leszálláshoz. A légi járművet vezető oktató azonban a besiklás közben féklapot nyitott, ezért a légi jármű az egyébként is kis magasságból annyit veszített, hogy már nem volt képes elérni a repülőtér munkaterületét, hanem az előtt, leszállásra alkalmatlan területen ért földet.*

*Tekintettel arra a körülményre, hogy a kerítés és a munkaterület széle között nem jelentős a távolság, és a légi jármű már átrepült a kerítés felett, a személyi sérülés és a gépsérülés feltehetően elkerülhető lett volna, ha a pilóta folytatja a normál besiklást. A féklap kinyitása a Vb véleménye szerint az adott repülési helyzetben indokolatlan volt. A kibocsátott és nyitva hagyott féklapok miatt a légi jármű magasságot és sebességet veszített, és jelentős függőleges sebességgel ért földet, a keresztirányú talajbemélyedés falával történő ütközés pedig súlyosbította a kemény talajfogás következményeit.*

---

## KÖVETKEZTETÉSEK

---

### Eset okai

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

- A légi járművet vezető oktató kismagasságú besiklás közben indokolatlanul féklapot nyitott, melynek következtében a légi jármű a repülőtér munkaterületén kívül, biztonságos leszállásra alkalmatlan talajon ért földet.

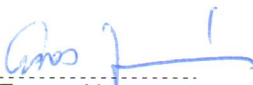
---


## BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

---

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

Budapest, 2015. június <sup>26</sup>.....-n.

  
-----  
Eszes János  
a Vb vezetője

  
-----  
Burda Pál  
a Vb tagja