



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2015-181-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Szatymaz (LHST)
2015. június 21.

Bellanca 8GCBC Scout
HA-KYL

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 VIZSGÁLAT JOGÁLLÁSA

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 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 légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési 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 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 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.

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 lajstromjele:	<i>HA-KYL</i>
Légijármű üzemeltetője:	<i>Fly-Coop Kft, Kadarkút</i>
Az esemény helye:	<i>Szatymaz (LHST)</i>
Az esemény dátuma, időpontja:	<i>2015. június 21., 11:45 (LT)</i>

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2015. június 21-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője	<i>Eszes János, balesetvizsgáló</i>
tagja	<i>Kovács András, baleseti helyszínelő</i>

Eszes János kormánytisztviselői jogviszonya a Zárójelentés-tervezet elkészítését követően megszűnt, a KBSZ főigazgatója a Vb tagjának Torvaji Gábor balesetvizsgálót, a Vb vezetőjének Kamasz Ferenc balesetvizsgálót jelölte ki.

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb az eset napján helyszíni szemlét folytatott le, melynek során fényképfelvételeket készített a légijármőről, a pilóta és a légijármű okmányairól, valamint meghallgatta a pilótát.

A Vb elemezte a helyszínelés során beszerzett adatokat és elkészítette a Zárójelentés-tervezetet, amelyet 2015. augusztus 31-én megküldött az érintetteknek. A hivatkozott törvényben meghatározott határidőn belül írásbeli észrevétel nem érkezett a KBSZ-hez, ezért jelen Zárójelentés a tervezetet érdemi változtatás nélkül tartalmazza.

A KBSZ a szakmai vizsgálat lezárásaként biztonsági ajánlást nem ad ki.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya:	<i>repülőgép</i>
A légijármű alosztálya:	<i>egyhajtóműves, dugattyús (SEP)</i>
A légijármű típusa:	<i>Bellanca 8GCBC Scout</i>
A légijármű gyártója:	<i>American Champion Aircraft Co., Rochester, WI, USA</i>
Futómű elrendezés:	<i>farokkerekes, merev</i>
Hajtómű kategóriája:	<i>dugattyús</i>
Hajtómű típusa:	<i>Lycoming O-360-C1G</i>
Hajtóművek száma:	<i>1</i>
Légijármű sérülése:	<i>jelentős</i>

Repülés adatai

Repülési szabályok:	<i>VFR</i>
Üzemeltetés típusa:	<i>magán/sport</i>
Felszállás helye, időpontja:	<i>Szatymaz (LHST), 11:30</i>
Leszállás helye, időpontja:	<i>Szatymaz (LHST), 11:45</i>

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	nappal
Időjárási körülmények (METAR/TAF)	METAR LHUD 211045Z 36008KT 9999 SCT046 20/08 Q1015=

Személyzet adatai

Beosztás	Szakszolgálati engedély típusa	Orvosi minősítés
Parancsnok pilóta (PIC)	PPL(A), LAPL(A)	2. osztályú

Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A légi jármű a repülőtéren zajló vitorlázórepülő-bajnokság résztvevői számára végzett vontatási feladatot. Az aktuális szélviszonyok (északi szél) miatt a mezőny a 34-es pályáról szállt fel. A balesettel végződött repülési feladat végén a pilóta a 16-os pályára szállt le, a pálya bal oldalára. A hátszél és a hosszúra szállás miatt a légi jármű a fékezés ellenére sem lassult az elvárt módon, ezért a pilótának döntenie kellett, hogy melyik oldalra fordítsa ki a repülőgépet. A jobbra kifordulást a 34-es pálya elején felszállásra váró vitorlázógépek akadályozták, ezért a pilóta úgy döntött, hogy balra fordítja ki a repülőgépet, vállalva a futópálya elhagyás kockázatát. Az átstartolás lehetőségét a pilóta nem mérlegelte.

A balra kifordulás közben a jobb főfutó kereke áthaladt egy körülbelül 15-20 cm mély gödrön, majd a futópálya szélén húzódó, mintegy 15 cm mély vízvezető árkon. A jobb főfutó rögzítőcsavarjai az árokba hajtás során kiszakadtak, és a futó kibukott a repülőgép alól. A repülőgép a jobb szárnyvégre dőlt, melynek következtében a jobb szárny a csűrő és a fékszárny találkozásának vonalában elcsavarodott, megtört és körülbelül 30 fokos szögben felhajlott. A kéttollú légcsavar lapátjai a földre vertek, de az addigra már lecsökkent motorfordulatszámuknak köszönhetően nem károsodtak. A légi jármű a futópályán kívül, hossz tengelyével a leszállási iránnyal szemben került nyugalomba.

ELEMZÉS

A pilóta az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel. Az adott repülési feladatra nagy tapasztalattal rendelkezett.

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 repülés jó látásviszonyok, nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

A Vb az alábbiakat állapította meg:

Vitorlázórepülőgépek vontatásakor (különösen versenyeken) gyakran előfordul, hogy a vontatógépek pilótái időtakarékosági céllal a vontatási felszállási iránnyal szemben és hosszúra szállnak le, hogy minél hamarabb megkezdhessék a következő vontatást. A 16-os pályára leszállt légi jármű lassulását a 360 fokról, 8 csomós sebességgel fújó szél is akadályozta, és mivel könnyű repülőgépről van szó (MTOM=970kg), a hosszúra szállás és a hátszél együttes hatása miatt a repülőgépnek nem sikerült megállnia a 800 méter hosszú pálya végéig.

A16-os pálya végén sűrű bozótos terület volt, a jobbra kifordulást pedig az ott várakozó vitorlázógépek akadályozták, a pilóta ezért balra fordította ki a repülőgépet, amely elhagyta a futópályát. A Vb a keréknyomokból (a bal főfutó kereke a balra ívelő kanyarodási pályán alig hagyott nyomot) arra következtetett, hogy a fordulás sebessége nagyobb volt a gurulásnál szokásosan alkalmazott sebességnél.

A terhelt jobb oldali főfutó kereke belefutott egy gödörbe, mielőtt áthaladt volna a pálya szélén található vízelvezető árkon. A második ütészzerű terheléskor a futó tartócsavarjai kiszakadtak.

A Vb véleménye szerint a földetérést követően a pilótának nem lett volna lehetősége a biztonságos átstartolásra.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

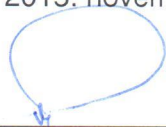
A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésében az alábbi valószínű ok játszott szerepet:

– a pilóta a hátszeles leszállás során helytelenül választotta meg a földetérés helyét.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2015. november 27.



Kovács András
Vb tagja



Torvaj Gábor
Vb tagja



Kamasz Ferenc
Vb vezetője