



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2015-184-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Gödöllő (LHGD)
2015. június 21.**

**Aero AT-3 R100
HA-VOA**

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 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: 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-VOA</i>
Légijármű üzemeltetője:	<i>CAVOK Aviation Training Kft., Budapest</i>
Az esemény helye:	<i>Gödöllő (LHGD)</i>
Az esemény dátuma, időpontja:	<i>2015. június 21., 19:05 (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>Illés Péter, baleseti helyszínelő</i>

Eszes János kormánytisztviselői jogviszonya a Zárójelentés-tervezet elkészítését követően megszűnt, a KBSZ főigazgatója a Vb tagjának Torvajai 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 légijárműről, 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 26-án 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>Aero AT-3 R100</i>
A légijármű gyártója:	<i>Aero Sp. zo.z., Mielec, Lengyelország</i>
Futómű elrendezés:	<i>orrfutós, merev</i>
Hajtómű kategóriája:	<i>dugattyús</i>
Hajtómű típusa:	<i>Bombardier-Rotax 912 S2</i>
Hajtóművek száma:	<i>1</i>
Légijármű sérülése:	<i>jelentős</i>

Repülés adatai

Repülési szabályok:	<i>VFR</i>
Üzemeltetés típusa:	<i>oktatás</i>
Felszállás helye, időpontja:	<i>Gödöllő (LHGD), 17:15</i>
Leszállás helye, időpontja:	<i>Gödöllő (LHGD), 19:05</i>

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	nappal
Időjárási körülmények (METAR/TAF)	METAR LHBP 211800Z 31009KT CAVOK 19/06 Q1016 NOSIG=

Személyzet adatai

Beosztás	Szakszolgálati engedély típusa	Orvosi minősítés
Parancsnok pilóta (PIC) Oktató	CPL	1. osztályú
Növendék pilóta Novendék	nincs	1. osztályú

Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A légi jármű személyzete PPL képzés céljából szállt fel. A bal oldalon ülő pilóta (a továbbiakban: növendék) a megközelítést és a leszállást gyakorolta, a jobb oldali ülésben helyet foglaló pilóta (a továbbiakban: oktató) pedig oktatóként tevékenykedett. A növendék a 31-es pálya küszöbe előtt, de leszállásra alkalmas talajon ért földet. (A pályatengelyben lévő területet rendszeresen használják a leszállások gyakorlására.) A repülőgép a talajfogás után elpattant. Az oktató ekkor átvette a repülőgép vezetését, gázadással megemelte a repülőgépet, majd a küszöbön belül újból földetért. A második talajfogást követően az orrfutó futószár eltört, a repülőgép pedig orra bukott. A háromtollú kompozit légcsavar összes lapátja letört, a motorburkolat alsó része megsérült. Az eset során személyi sérülés nem történt.

ELEMZÉS

Az oktató az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel. Az adott repülési feladatra nagy 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 repülés jó látásviszonyok, nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

A Vb a helyszíni szemle során rögzített adatok és az érintettek meghallgatása alapján az alábbiakat állapította meg:

A növendék az első leszálláskor tévesen ítélte meg a süllyedés mértékét, és durván ért földet a repülőgéppel. Az oktató ekkor átvette a repülőgép vezetését, és a második földetérés előtt kilebegtetett. A földetérést követően az oktató érezte, hogy a repülőgép intenzíven lassul, és balra pillantva azt látta, hogy a növendék izgalomban a pedálokra áll, vagyis fékezi a főfutók kerekeit. A repülőgép 10 méternyi gurulást követően orra bukott, és további 23 méteres csúszás után került nyugalomba, hossz tengelyével a pálya tengelyével párhuzamosan.

Az elpattanásos leszállások utáni korrekcióknál a pilóták jellemzően mérsékelni igyekeznek az elpattanás magasságát, és a túlzott kormánymozdulatok miatt igen gyakori a meredek szögben történő ismételt talajfogás, amely orrfutós repülőgépeknél az orrfutó töréséhez vezethet.

A Vb a helyszínelés során alaposan megvizsgálta a 31-es futópálya küszöbe előtti területet, de nem találta meg a személyzet által említett első, durva földetérés nyomait. Ugyanakkor a Vb nem tartja kizártnak, hogy az orrfutó az első földetéréskor megsérülhetett. A Vb a futópályán talált csúszási nyomokból arra következtetett, hogy a második talajfogás során először az orrfutó ért talajt.

A Vb véleménye szerint az orrfutó futószárának törését a második földetérés során a repülőgép orrfutóra történő megérkezése okozta.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

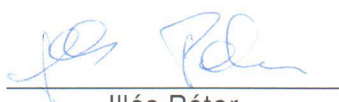
A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy a baleset bekövetkezésében az alábbi ok játszott szerepet:

– az oktató az első földetérés utáni elpattanást túlkompenzálva orrfutóra szállt le.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2015. december 04.



Illés Péter
Vb tagja



Torvaji Gábor
Vb tagja



Kamasz Ferenc
Vb vezetője