

Az esemény ismertetése

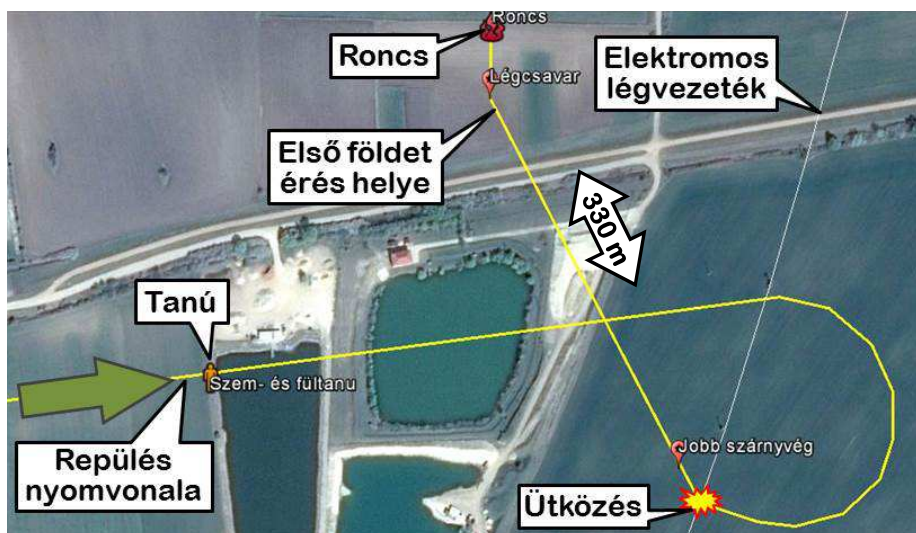
Az érintett Bulldog típusú légi járművel tulajdonosa kedvtelési céllal lakóhelyének közelében kis magasságban manőverezett. Sárvár térségében a légi jármű jobb szárnyával nekiütközött egy magasfeszültségű villanyvezetéknek, ettől a jobb szárny harmada csűrővel együtt leszakadt, majd a légi jármű a közeli mezőgazdasági területre csapódott. A pilóta életét veszítette, a légi jármű teljesen összeroncsolódott. A Közlekedésbiztonsági Szervezet Vizsgálóbizottsága (továbbiakban: Vb) nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Ténybeli információk

Esemény besorolása:	légi közlekedési baleset			
Esemény időpontja:	2018.11.30., 12:36 LT ¹			
Esemény helye:	Sárvár észak 2,5 km; Magyarország			
Légi jármű típusa, lajstromjele:	Scottish Aviation SK-61 BULLDOG, HA-TVD			
Légi jármű gyártási éve, sorozatszám:	1972, BH 100-176			
Hajtómű típusa:	Lycoming IO-360-A1			
Repülés célja:	Nem-kereskedelmi (magán célú helyi)			
Személy(ek)	száma:	személyzet 1	utás 0	más érintett 0
	sérült:	életét veszítette	-	-
Rongálódás:	légi jármű: megsemmisült 3. fél: elektromos vezeték leszakadt, egy villanyoszlop eltört			
Parancsnok jogosítása, képesítése:	PPL(A) ² , SEP(land) ³			
Parancsnok kora, állampolgársága:	65 éves, magyar			
Parancsnok repülési tapasztalata	összes	parancsnokként	utolsó 90 nap	utolsó 7 nap
repült óra:	kb.200 óra	kb.160 óra	nincs adat	nincs adat
Információ forrása:	bejelentés, helyszíni szemle, tanúk meghallgatása			

Repülés lefolyása

A pilóta gépével a szombathelyi repülőtérrel szállt fel, kedvtelési célú repülésre. A tanú elmondása szerint Sárvártól északra, néhány méteres magasságban manőverezett, majd a légi jármű a jobb szárnyával nekiütközött egy Sárvár és Rábapaty község között húzódó magasfeszültségű villanyvezetéknek. Az ütközés következtében a légi jármű jobb szárny harmada csűrővel együtt leszakadt, valamint a magasfeszültségű kábel is elvált több tartóoszlopról. Ezt követően a légi jármű még kissé megemelkedett, majd a Sárvártól 2,5 km-re északra elterülő mezőgazdasági területre csapódott. A baleset következtében a légi jármű pilótája életét veszítette, a légi jármű teljesen összeroncsolódott.



¹ Local Time / helyi idő

² Privat Pilot Licence / magánpilóta szakvizsgálati engedély

³ Single Engine Piston (land) / egymotoros szárazföldi repülőgép osztályjogosítás

Helyszín és roncs

A légijármű Sárvár településtől északi irányban 2,5 kilométerre ért földet. A talajon megpördülve a törzs hátsó része derékszögben elcsavarodott, és felfelé szinte teljesen félbehajlott. Légcsavarja leszakadt. A roncs mintegy 40 méternyi földi mozgás után orrára billenve került nyugalomba. Szárnyai deformálódtak, jobb oldali futóműve leszakadt. A heves pörgés során kiszabadult műszerek és egyéb alkatrészek 20 méteres körzetben szóródtak a földi mozgás nyomvonalára körül.



Pilóta

Első PPL szakvizsgálati engedélyét 2013-ban, 60 éves korában szerezte meg. Azóta hozzávetőlegesen 200 órányi repülési tapasztalatot gyűjtött. Tanúk elmondása szerint lakóhelyének körzetében rendszeresen hajtott végre repüléseket alacsony magasságban. Orvosi minősítése szerint repüléshez multifokális lencsét kellett viselnie, nincsen bizonyíték arra, hogy repülés közben a pilóta viselte-e ilyet. Egyéb korlátozást a minősítés nem tartalmaz. Nincsen bizonyíték arra, hogy tevékenységét (az életkoron kívül) bármilyen fiziológiai tényező korlátozta, befolyásolta volna.

Légijármű

Az angol tervezésű és gyártású, teljesen fémépítésű, kétszemélyes, merev- orrfutós, egymásmelletti üléses, műrepülésre alkalmas, motoros repülőgépet elsősorban a svéd légiereő használta 1971 – 2001 között kiképzési célokra. Rendszerből történt kivonása után a készlet mintegy felét egy magyar vállalkozás megvásárolta és továbbértékesítette. A helyszíni és utólagos szemle során nem merült föl bizonyíték a légijármű baleset előtti meghibásodására. A helyszín közelében tartózkodó tanú elmondása szerint a motor hangja egészen az ütközésig egyenletes és erőteljes volt.

Időjárási és fényviszonyok

A baleset borult időben, fagypont körüli hőmérsékleten, jó látási és nappali fényviszonyok közepette következett be.

Szervezet

A közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról szóló 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.5005 f) pontja szerint:

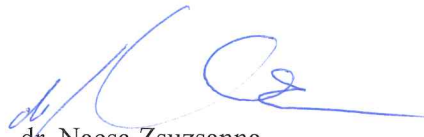
„A leszállás és a felszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve VFR repülések nem végezhetők:

1. városok, települések sűrűn lakott területei vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől számított 600 méter sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 300 méternél (1 000 lábnál) alacsonyabban;
2. az 1. pont szerintiektől eltérő egyéb területeken a föld- vagy vízfelszín fölött 150 méternél (500 lábnál) alacsonyabban, vagy a légi járműtől számított 150 méter sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 150 méternél (500 lábnál) alacsonyabban.”

Elemzés

A rendkívül kis magasságban végrehajtott manőver során az idős pilóta – alapos helyismerete dacára – nem vagy nem időben észlelte az előtte húzódó elektromos légvezetékét ahhoz, hogy sikeresen elkerülje. Az ütközés következtében csonkult jobb oldali szárny miatt a felhajtóerő aszimmetrikussá vált, amit a pilóta a megmaradt bal oldali csűrővel nem volt képes teljes mértékben ellensúlyozni. Ennek hatására a légijármű hossz tengelye körül orsózó mozgásba kezdett az óramutató járásával egyező irányba. A jobbra bedőlt helyzetben földet érő légijármű olyan intenzitással pördült meg, hogy a törzs a pilótafülke mögött megtört és elcsavarodott, a leváló alkatrészek pedig szétszóródtak. A pilóta ugyancsak kizuhant a gépből, és halálos sérüléseket szenvedett.

A Vb véleménye szerint a balesetet a pilóta viszonylag kis gyakorlata és szabálytalanul alacsony magasságban végzett manőverezése okozta. A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná, mivel a baleset a vonatkozó szabályok betartásával elkerülhető lett volna.



dr. Nacsá Zsuzsanna
Vb vezetője



Háy György
Vb tagja

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, javaslatok megtevése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Általános információk

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/EU⁴ 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 Függelékének 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: Kbvt.),
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM⁵ rendeletben,
- illetve a Kbvt. eltérő rendelkezéseinek hiányában az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényben foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Kormány- rendeleten, valamint 2016. szeptember 01-től a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeleten alapul.

A fenti jogszabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között légiközlekedési 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 jelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.
- Jelen jelentés eredeti változata magyar nyelven készült.

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 adatkezelést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

Jelen zárójelentés

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

Szerzői jogok

A zárójelentést kiadta:

Innovációs és Technológiai Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet

1103 Budapest, Kőér u. 2/A.

www.kbsz.hu

kbszrepules@itm.gov.hu

A zárójelentés vagy annak részei bármely formában jogszabályban meghatározott kivételek figyelembevételével felhasználhatók, ha a részletek a tartalmi összefüggéseiket megtartják és a forrást pontosan megjelölik.

⁴ Európai Unió

⁵ Nemzeti Fejlesztési Minisztérium