

Az esemény ismertetése

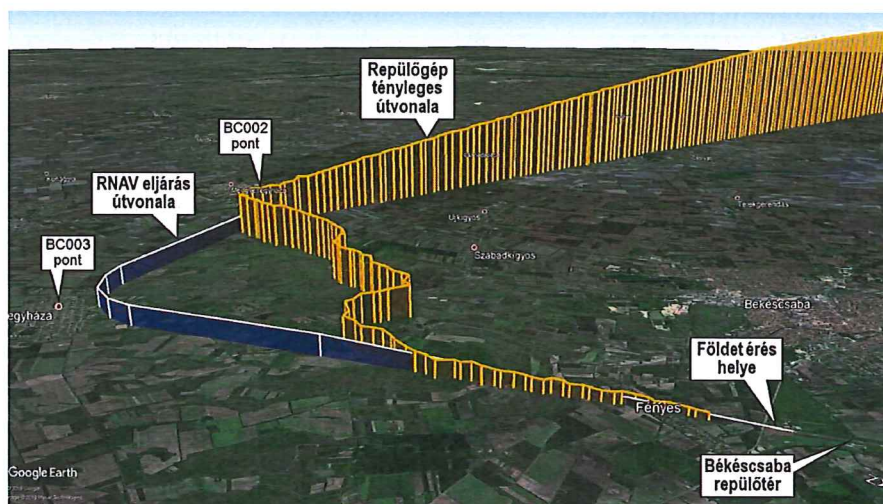
2019. január 22-én, Osnabruck repülőtéréről indulva pilóta napnyugta után, rossz látási viszonyok között próbálta megközelíteni Békéscsaba repülőtérének 35R pályáját, de sem oldal sem pedig függőleges irányban nem követte megfelelően a kiadott műszeres eljárást. Végül a futópálya előtti hóban ért földet, az orrfutó kitörött, a légijármű jelentősen megrongálódott. A Vb álláspontja szerint a balesetet eredendően az okozta, hogy a pilóta olyan feladatot próbált végrehajtani, amihez képességei és tapasztalata nem bizonyultak elegendőnek. A Vb nem javasolja biztonsági ajánlás kiadását.

Ténybeli információk

Esemény besorolása:	légiközlekedési baleset			
Esemény időpontja:	2019.01.22., 18:50LT ¹			
Esemény helye:	Békéscsaba Repülőtér (LHBC)			
Légijármű típusa, lajstromjele:	PIPER-PA-46-310P, D-EAAB			
Légijármű gyártási éve, sorozatszám:	1986, 46-8608054/165			
Hajtómű(vek) száma, típusa:	1 db, Pratt & Whitney Canada PT6A-21			
Repülés célja:	nem kereskedelmi (magáncélú, útvonal)			
Személy(ek)	száma:	személyzet	utazó	más érintett
	sérült:	1 nem sérült	0 -	0 -
Rongálódás:	légijármű: jelentősen megrongálódott			
Parancsnok jogosítása, képesítése:	PPL(A) ² , IR(A) ³ , NVFR ⁴ , SEP(Land) ⁵ , PA-46SET ⁶			
Parancsnok kora, állampolgársága:	58 éves, magyar			
Parancsnok repülési tapasztalata	összes	típuson	utolsó 90 nap	utolsó 7 nap
	repült óra:	833 óra	166,4 óra	21,9 2,35
Információ forrása:	bejelentés, helyszíni szemle, tanúk meghallgatása, radar adatok.			

Repülés lefolyása

A pilóta 15:30-kor szállt fel Osnabruck-ból. Előtte Békéscsaba repülőtéréről telefonon és SMS-ben arról tájékoztatták, hogy ott a repülésre kedvezőtlen az időjárás. Ennek ellenére a repülési terven nem tüntetett fel kitérő repülőtér. Békéscsaba repülőtér RNAV⁷ 35R műszeres megközelítése során az előírt eljárás útvonaláról (ábra⇒) letérve a BC003 pont helyett már a BC002 pontnál a repülőtér felé fordult, így nem a futópálya



¹ Local Time / helyi idő

² Privat Pilot Licence / magánpilóta szakszolgálati engedély

³ Instrument Rating / műszerrepülési jogosítás

⁴ Night Visual Flight Rules rating / éjszakai látás szerinti repülési jogosítás

⁵ Single Engine Piston (Land) / egyhajtóműves szárazföldi repülőgép osztályjogosítás

⁶ Piper PA-46 Single Engine Turbina / Piper PA-46 egyhajtóműves turbina

⁷ Area navigation / területi navigáció (navigációs rádióadók helyzetéhez közvetlenül nem kötött műszeres repülési eljárás)

tengelyvonalában, hanem ahhoz ferde szögben közeledett. A repülőtértől mintegy 8 km távolságban ezt az eltérést a műszerrepülésben szokatlanul durva, 90 fokot meghaladó fordulókkel próbálta korrigálni. Nem tett kísérletet az elhibázott megközelítés megszakítására, átstartolásra. A radar adatok szerint a repülőtértől mintegy 5 kilométerre végül sikerült megközelítenie a 35R futópálya meghosszabbított középvezetékét. Repülési pályája azonban 60-70 méterrel magasabban volt a követni szándékozott eljárásnál. Ez a magasság eltérés egészen a repülőtér déli oldalán futó 44-es főút vonalának megközelítéséig meg is maradt. Szemtanú szerint innen a repülés pályája lényegesen meredekebbé vált, és az is maradt egészen a pályaküszöb előtt kétszáz méterrel bekövetkezett földet érésig. A hóban az orrfutó kitörött, a repülőgép orra a földnek ütközött, légszavarja megrongálódott, majd mintegy száz méternyi csúszás után bal felé keresztbe fordulva állt meg.

Helyszín és roncs

A repülőgép a hóval borított repülőtér területén a 35R pálya küszöbe előtt mintegy száz méterrel kitörött orrfutóval, orra billenve és balra keresztbe fordulva állt meg. Mögötte mintegy száz méter hosszban kerék és csúszás nyomok, valamint a gépről lehullott törmelék volt. Az orrfutó és a légszavar erősen, az orr többi része könnyebben sérült.



Személyzet

A pilóta szemüveget viselt. A Vb nem tud olyan egészségi problémáról vagy alkoholos befolyásoltságról, ami kedvezőtlen hatással lett volna a repülésre. A 2016-2019 évek során a típuson 106 felszállást hajtott végre. Korábban már részese volt egy súlyos repülőeseménynek, amit a KBSZ 2010-061-4P számon vizsgált. Az akkori vizsgálat megállapítása szerint egy Zwickauból Békéscsabára induló Cessna C-182-es parancsnokaként megfelelő felkészülés hiányában repülésére alkalmatlan időjárási körülmények közé került, és súlyosan eljegesedett gépével vészhelyzetben szállt le Budapesten.

Légijármű

A repülőgép repülésre alkalmas volt, megfelelően karbantartották. Rendelkezett a feladat végrehajtásához szükséges műszerezettséggel. Nincs információ olyan műszaki hibáról, ami szerepet játszhatott volna a baleset bekövetkezésében.

Repülőtér

Békéscsaba repülőtere két párhuzamos futópályával rendelkezik. A 17L-35R tájolású 1300 x 30 méteres, aszfalt burkolatú, a 17R-35L 790 x 40 méteres, füves. A balesettel végződött repülés során használni szándékozott 35R futópálya fénytechnikája: közepes intenzitású, fehér szegélyfények, vörös futópályavég és zöld futópályaküszöb kereszt-fénysor, közepes intenzitású 420 méter hosszú bevezető fénysor és PAPI⁸, optikai siklópálya. Az esemény idején a fények a pilóta kérésére 100% teljesítménnyel működtek (utólag panaszkodott, hogy elvakították a fények). Egy NDB⁹, körsugárzó navigációs rádióadó van 1400 méterrel a 35R futópálya küszöbe elé telepítve. Az esemény idején a repülőteret kb. 10 centiméter vastagságú friss hóréteg borította. A 35R futópályát a gép érkezése előtt letakarították.

Időjárási és fényviszonyok

Békéscsabán az adott időszakban a napnyugta 16:23 LT időpontra esett, így a baleset időpontjában éjszakai fényviszonyok uralkodtak. A baleset előtti percekben kiadott METAR¹⁰ időjárás-jelentés szerint a látástávolság hóesésben 1600 méter volt, és az eget 1500 méteres magasságban zárt felhőzet borította. Mivel a hőmérsékletet és a harmatpontot egyaránt -2°C volt, a levegő vízpárával teljesen telítődött, és a gyakorlatban csupán néhány száz méterre lehetett ellátni.

⁸ Precision Approach Path Indicator / Precíziós megközelítési siklópálya jelző

⁹ Non-Directional Beacon / Földi körsugárzó navigációs rádióállomás

¹⁰ Meteorological Terminal Air Report / repülőtéri időjárásjelentő távirat

Elemzés

A Vb álláspontja szerint a balesetet az okozta, hogy a pilóta olyan kedvezőtlen időjárási körülmények között kísérelte meg a repülőtér megközelítését és a leszállást, aminek biztonságos végrehajtása az adott repülőgép típuson általa 1-2 hetente végrehajtott egy-egy repülés tapasztalatánál jóval többet igényelt volna. A Vb a túlzott kockázatvállalásnak és tapasztalathiánynak tulajdonítja, hogy az előírt eljárástól való eltérés felismerése után a pilóta a megközelítés megszakítása helyett a leszállás folytatásának erőltetése mellett döntött. A futópálya előtti földetérésben az előírt eljárástól való eltérés által okozott zavar, a korrigálatlan magasságeltérés és a vakító bevezető fények mellett szerepet játszhatott, hogy rossz látási viszonyok közepette nehéz pontosan megbecsülni a hóval borított talaj feletti repülési magasságot. A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.



Torvaji Gábor
Vb vezetője



Erdősi Gábor
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 megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen Zárójelentés-tervezettel kapcsolatban a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek és egyéb személyek a kézhezvételtől számított 60 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges Zárójelentés összeállításakor a Vb értékeli. Ez a tervezet szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást és nem tehető közzé.

Általános információk

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 és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbt. 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 közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeletten 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 adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

