



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-214-4

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Hármashatárhegy
2007. május 26.

KA-8B
HA-4498

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülésemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a légitársaságokról 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 légitársasági balesetek, a repülőesemények és a légitársasági rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.
- A Kbt. és a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet együttesen a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:
 - a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légitársasági balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről,
 - b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006.(XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légitársasági balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva vizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, illetve légitársasági rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesetbe vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- 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.

Meghatározások és rövidítések

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
KLH	Katonai Légügyi Hivatal
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság (2005. december 31-ig)
NKH PLI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (2007. június 30-ig)
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	Alexander Schleicher GmbH
	típusa	KA-8B
	felség- és lajstromjele	HA-4498
	gyári száma	8171
	tulajdonosa	Műegyetemi Sportrepülő Egyesület
	üzembentartója	Műegyetemi Sportrepülő Egyesület
Eset	napja és időpontja	2007. május 26. 17 óra 11 perc
	helye	Hármashatárhegy
Eset kapcsán	elhunytak száma	Nem volt
	súlyos sérültek száma	Nem volt
Légijármű rongálódásának mértéke		Gazdaságosan nem javítható
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH PLI
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. május 26-án 17 óra 43 perckor a repülőklub főpilótája jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. május 26-án 17 óra 51 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2007. május 26-án 17 óra 58 perckor tájékoztatta az NKH PLI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2007. május 26-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Sipos Sándor	főosztályvezető
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A kijelölt Vb az esemény napján a helyszíni vizsgálatot lefolytatta.

A zárójelentés-tervezethez észrevétel, megjegyzés nem érkezett, ezért a jelen zárójelentés a zárójelentés tervezetben foglaltakat változatlan formában tartalmazza.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A vitorlázó repülőgép pilótája gyakorló repülésre szállt fel 17 óra 06 perckor a hármashatárhegyi repülőtérrel. A bal iskolakör végrehajtása során a megszokottnál erősebb leáramlásban repült, ezért szűkíteni kezdte az iskolakör méretét olyannyira, hogy a harmadik és negyedik fordulót is egyben hajtotta végre. Mivel az erős leáramlás nem csökkent, a végső besiklást is féklap használata nélkül kellett végrehajtani. Ennek ellenére közvetlenül a repülőtér előtt a fák lombkoronájával és egy telefonoszlop tetejével ütközött, aminek következtében lepdördült és a leszállómezőtől 50 m-re az út mellé esett.

1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3 A légi jármű sérülése



A vitorlázó repülőgép a balesetben jelentősen megrongálódott. A törzs, a jobb szárny jelentősen, a bal vízszintes vezérsík és a kabin sérült.

1.4 Egyéb kár

Két személyautó karosszériája benyomódott és a telefonoszlop teteje sérült.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A légi jármű parancsnoka

Kora, neme		36 éves férfi	
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	SPL	
	Egészségügyi	2009. 03. 28	
	Képesítései	Vitorlázó növendék pilóta	
	Jogosításai	nincs	
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	14 óra 52 perc	205 felszállás
	Megelőző 30 napban	2 óra 17 perc	18 felszállás
	Megelőző 7 napban	0 óra 7 perc	2 felszállás
	Megelőző 24 órában	0 óra 7 perc	2 felszállás
Az érintett típuson összesen		33 perc	7 felszállás

1.6. A légi jármű adatai

1.6.1 Légi alkalmassági bizonyítvány érvényessége: 2008. április 05.

1.6.2 Általános adatok

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	2530 óra 31 perc	3738
Utolsó nagyjavítás óta	-----	-----
Utolsó karbantartás óta	45 óra 31 perc	63

A légi jármű a repülésre az előírásoknak megfelelően volt felkészítve.

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

Derült égbolt, 2-3 m/sec erősségű, D-DK irányú szél.

1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtérnek érvényes működési engedélye volt.

A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Légi jármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű típusra és feladathoz nincs előírva.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légitársaság a leszálló pálya előtt 50 m-re esett le, miután a bal szárnyvéggel egy villanyoszlopnak ütközött és lepördült.



1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A légitársaság személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A vitorlázórepülő növendékpilóta késő délután, csörlésből szállt fel gyakorló iskolakör repülés végrehajtására. Mivel a hosszúfal vonalában a szokásosnál nagyobb merülést tapasztalt, szűkítette a repülési útvonal méretét. Elmondása szerint az iskolakör harmadik fordulóját az előírtaknak és a kialakult körülményeknek megfelelően, a leszálló mezőhöz viszonyítva 150 m magasan kezdte meg.

Tekintettel, hogy a merülő leáramlás nem szűnt meg, hanem tovább erősödött, ezért a pilóta a harmadik fordulóból továbbfordult a leszálló mező irányába, gyakorlatilag végrehajtva a negyedik fordulót is. Ezáltal nem pontosan a leszálló pálya tengelyében, hanem attól kissé balra és a leszálló tengelyhez viszonyítva hegyes szögben siklott. Féklapot sem nyitott és kissé növelte a siklási sebességet, hogy a merülő áramlaton gyorsabban és biztonságosan repüljön keresztül.

A növendékpilóta a repülőtér elérésére koncentrált, amikor a leszálló mezőnek balról, szög alatt történő közelítésével a megszokottól eltérő terepakadályokkal találkozott, és nem vette észre a fák által részben takart telefonoszlopot.



3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A növendékpilóta a tőle elvárható módon reagált a kialakult helyzetre, de készség és megfelelő gyakorlat hiánya miatt a végsiklásban lévő vészhelyzetet nem volt képes megoldani.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A növendékpilóta az esemény napján már korábban két felszállást végrehajtott és az akkor tapasztalt légköri viszonyoknál lényegesen rosszabb körülmények, valamint a folyamatos, erős leáramlás váratlanul érte.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2009. június „ 10. „

Sipos Sándor
Vb vezetője

Dusa János
Vb. tagja