



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-310-4

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Szeged repülőtér
2007. július 15.

Nimbus 3T
HA-4551

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 légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 07. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvényben, valamint a 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet 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 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 légiközlekedési 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 légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a nem súlyos 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 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 részt vevő 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-, 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
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága (továbbiakban LI)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája	Légiközlekedési baleset
A légi jármű gyártója	Schempp-Hirth-Flugzeugbau Gmbh
típusa	Nimbus 3T
felség- és lajstromjele	HA-4551
gyári száma	13
tulajdonosa	Magántulajdonban
üzembentartója	A tulajdonos
A eset napja és időpontja (UTC)	2007. július 15. 13 óra 24 perc
helye	LHUD
Az eset kapcsán súlyos sérült száma	1
A légi jármű rongálódásának mértéke	Súlyosan rongálódott
Lajstromozó állam	Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság	NKH LI
A gyártást felügyelő hatóság	Német hatóság
Az eset helyszíne alapján illetékes	KBSZ
kivizsgáló szervezet	

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. július 15. 14 óra 16 perckor a repülőtér repülés biztonsági ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2007. július 15-én 14 óra 18 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2007. július 15-én 14 óra 25 perckor tájékoztatta a Légiközlekedési Igazgatóság ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a baleset vizsgálatára 2007. július 15-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Dusa János	balesetvizsgáló
tagja	Oláh Zsófia	baleset helyszínelő

Az eseményvizsgálat áttekintése

- A Vb 2007. július 15-én a helyszíni vizsgálatot elvégezte
- Egyéb vizsgálatok, tevékenységek nem voltak szükségesek

A zárójelentés-tervezethez észrevétel nem érkezett, ezért a jelen zárójelentés a tervezetet változatlan formában tartalmazza.

1. Ténybeli információk

1.1 A repülés lefolyása

A légi járművezető a szegedi vitorlázórepülő nemzeti bajnokságon a hatodik versenyszámra kezdte meg a felvontatást.

A nekifutás a szokásos módon zajlott le, de a gyorsítási szakaszban, kb. egy méteren a vitorlázó repülőgép hirtelen jobbra bedőlt, amit a légi járművezető nem tudott korigálni. A légi jármű sérülésének elkerülése érdekében a légi járművezető a vontató repülőgépről leoldott, de ennek ellenére a bedőlés tovább folytatódott és a jobb szárny leért a földre. Ennek következtében a vitorlázó repülőgép jobbra bepördült és a földnek ütközött. A földnek ütközéskor a légi jármű törzse és a légi jármű vezetője megsérült.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utások	Egyéb személyek
	hajózó	utaskísérő		
Halálos	0	0	0	0
Súlyos	1	0	0	0
Kisebbsémmilyen	0	0	0	0

1.3 A légi jármű sérülése



A légi jármű a légiközlekedési balesetben, javítható mértékben sérült.

1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 A légi jármű parancsnoka

Kora, neme	63 éves férfi	
Szakszolgálati engedélye érvényessége		
Szakmai	2007. december 31.	
Egészségügyi	2008. január 31.	
Képesítései	Vitorlázórepülőgép vezető	
Jogosításai	Oktató	
Repült ideje/felszállások száma		
Összesen	2700 óra,	3800
Utolsó 12 hónapban	82 óra	35
Utolsó harminc napban	13 óra	8
Az érintett típuson		
Összesen	165 óra	48
Utolsó 12 hónapban	72 óra	21
Utolsó harminc napban	13 óra	8

1.6 A légi jármű adatai

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	1599 óra	466
Utolsó nagyjavítás óta	Nem volt	Nem volt
Utolsó karbantartás óta	69 óra	19

A légi jármű érvényes légi alkalmassággal és karbantartási igazolással rendelkezik.

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

1.7 Meteorológiai adatok

Hőmérséklet:	34 ^o C
Légnyomás:	1022 hPa
Szél.	180-200 ^o -ról, 3-4 m/sec
Látástávolság:	10 km felett

Az esemény idején jellemzően erős termikképződés volt.

1.8 Navigációs berendezések

A légi járművön a típusalkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azok megfelelően működtek.

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

1.9 Összeköttetés

A légi járművön a típusalkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azok megfelelően működtek.

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 Légijármű adatrögzítők

A légijárművön „Colibri” (elsődleges) és Filser LX-20 Version 2 (másodlagos) típusú adatrögzítők voltak. Azok az elvárásoknak megfelelően működtek.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A légijárművezető a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett.

A légijárművezetőnek az esemény következtében az L3 csigolyája eltört.

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 történt meg.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A Z-37 típusú vontató repülőgép 13 óra 23 perckor kezdte meg a felszállást a Nimbus 3T vitorlázó repülőgép vontatmányával. A nekifutás rendben megtörtét és mindkét repülőgép emelkedett a talajtól, amikor egy erőteljes termik felváláson repültek keresztül.

A termik felválás a vitorlázó repülőgépnél intenzív jobbra bedőlést okozott. A másfél, két méteren lévő vitorlázó repülőgép hirtelen bedőlését a pilóta nem tudta elég gyorsan megszüntetni, és a jobb szárnyvég leért a földre.

A vitorlázó repülőgép pilótája azonnal leoldott a vontató repülőgépről, de ennek ellenére a vitorlázó repülőgép a jobb szárnyvég körül kb. 45^o-os pályán félig csúszó, félig legyezőszerű mozgást végzett úgy, hogy a szárnyvég végig a földön volt. A vitorlázó repülőgép 180^o-os elfordulás után intenzív süllyedéssel ért földet, ahol még 60^o-ot rápörgött és a farokrész letörött.

A vitorlázó repülőgép pilótájának elmondása és a szemtanuk szerint a vontató repülőgép irányeltérés nélkül, az elvárásnak megfelelően hajtotta végre a felszállást.

3. Következtetések

A légiközlekedési baleset oka a Z-37 vontató repülőgép és Nimbus 3T vitorlázó repülőgép vontatmány felszállásakor felváló intenzív termik miatt létrejött bedőlés, amit a vitorlázó repülőgép pilótája nem tudott megszüntetni és a jobb szárnyvég leért a földre.

4. Biztonsági ajánlások

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

Budapest, 2009. február 25.

Dusa János
Vb vezetője