



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-295-4P
Légiközlekedési baleset

Budaörs
2009. november 14.

ZLIN 726
HA-SDF

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény 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 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, 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 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 és 9756 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés-tervezet 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – jogszabályban meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet (továbbiakban: Zj-T) szolgált.

A KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2010. szeptember 28-án megtartott záró megbeszélésen az MRSZ ReBiSz és az NKH LI képviselői jelentek meg. A Zj-T biztonsági ajánlásának címzettje a Nemzeti Fejlesztési Miniszter és a Nemzeti Erőforrás Minisztérium levélben ismertette álláspontját.

A Vb állásfoglalását a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Erőforrás Minisztérium, valamint az MRSZ ReBiSz észrevételére az 1 sz. melléklet tartalmazza.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

CAA	Civil Aviation Authority Polgári Légügyi Hivatal
CS SZ K	Csehszlovák Szocialista Köztársaság
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HCPL/A	Hungarian Commercial Pilot Licence Magyar Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély
ÉS	Kapcsolók egymáshoz képest soros bekötése az áramkörbe
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
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
MRSZ ReBiSZ	Magyar Repülő Szövetség Repülésbiztonsági Szervezet
NA	Nincs Adat
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
ReBiSz	Repülésbiztonsági szervezet
Vb	Vizsgálóbizottság
VNL	Shall have available corrective spectacles for near vision and carry a spare set of spectacles Közeli látáshoz szemüveg viselése és tartalék szemüveg készletben tartása kötelező
Zj-T	Zárójelentés-tervezet

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	ZLIN MORAVAN NARODNI PODNIK
	típusa	Zlin Z-726
	felség- és lajstromjele	HA-SDF
	gyári száma	1358
	tulajdonosa	MRSZ
	üzembentartója	MRSZ
Eset	napja és időpontja	2009. november 14. 11 óra 45 perc
	helye	Budaörs
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	0
Légijármű rongálódásának mértéke		kismértékű
Lajstromozó állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH LI
Gyártást felügyelő hatóság		CAA Cs SZ K
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009.november 14-én 11 óra 51 perckor az MRSZ ReBiSz vezetője jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. november 14-én 12 óra 00 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2009. november 14-én 12 óra 08 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a baleset vizsgálatára 2009. november 14-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Dr. Ordódy Márton	balesetvizsgáló
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő
tagja	Dr. Máté Róbert	orvos szakreferens

A KBSZ főigazgatója 2010. január 28-án a vizsgálat folytatására és a vizsgálat lezárására Dr. Ordódy Márton Vb tagságának megtartása mellett a Vb vezetőjéül Bíró Ottó balesetvizsgálót jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A bejelentést követően a kijelölt Vb az esemény helyszínére ment, szemrevételezte a légijármű sérülését, és fényképfelvételeket készített. Meghallgatta a légijármű és a vontatott légijármű személyzetét, betekintést nyert a repülőgép üzemeltetésére vonatkozó dokumentumokba, és megvizsgálta a személyzet szakszolgálati engedélyét.

2009. november 16-án a budaörsi hangárban végrehajtották a futómű működésének ellenőrzését. A vizsgálaton részt vett a KBSZ főigazgató-helyettese, a kijelölt VB vezetője, a gép személyzete és az MRSZ műszaki képviselői. Áttekintették mindazokat az okmányokat (üzemeltetési és karbantartási feljegyzéseket), amelyeknek a futómű javításához vagy ápolásához közük volt.

2009. november 24-én a budaörsi hangárban megismételt futómű ellenőrzést hajtott végre. A vizsgálaton jelen volt a kijelölt Vb vezetője, az MRSZ főmérnöke és műszaki szakemberei.

Az eset rövid áttekintése

A műrepülő vitorlázó repülőgép vontatása során a vontató légi jármű főfutói nekifutás közben, elemelkedés előtt becsukódtak. A gép a hasára esett és a földön csúszott, majd megállt. Személyi sérülés nem történt, a gép javítható. A vitorlázó repülőgép leoldott, jobbra kifordult és rendben leszállt.

Mivel az eset bekövetkeztében az emberi tényező szerepet játszhatott, továbbá mivel az ilyen eseteket érintő szabály, (a 14/2002. (II.26.) KöViM-EüM együttes rendelet 4.§ (4) bekezdés a) pontja) szerint kell eljárni, ezért a Vb az NKH LI felé biztonsági ajánlást ad ki. A biztonsági ajánlás célja az, hogy mindenképpen orvosi ellenőrzés után folytathassák tevékenységüket azok a szakszemélyzetek, akik olyan légiközlekedési balesetben illetve súlyos eseményben érintettek, amelyben az emberi tényező is szerepet játszott. Ezáltal biztosított az, hogy ha az eset bekövetkezésében rejtett egészségügyi problémák is szerepet játszottak, azok felszínre kerüljenek, hogy újabb, esetleg súlyosabb eset ne következzen be. Valamint feltárható az is, hogy az esemény kapcsán keletkezett-e olyan egészségügyi változás, amely a szakszemélyzetet a további szakszolgálati tevékenység ellátásában korlátozhatja.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A budaörsi repülőtéren az adott napon vontatásos vitorlázó üzem folyt. Az érintett repülőgép személyzetének feladata a HA-SDF lajstromjelű Z-726 típusú repülőgéppel a műrepülő vitorlázó repülőgép repülésre történő vontatása volt. A pilóta a repülőgépet minden alkalommal annak első kabinjából vezette. Az első két vontatási feladat rendben, esemény nélkül zajlott le. A harmadik felszállással a személyzet várakozni volt kénytelen az időjárási körülmények romlása miatt. A pilóta a légi jármű motorját leállította, abból kiszállt és a közeli starthelyen várakozó autóba ült beszélgetni. Kb.50 perc múlva az időjárás alkalmassá vált a feladat végrehajtásához, ezért a pilóta a harmadik felszállás végrehajtása mellett döntött. Beszállás után motort indított, kb. 5-8 percig melegített, majd a vitorlázó gép elé gurult. Kötélfeszítés után teljes gázt adott és megkezdte a nekifutást. Közvetlenül a földtől való elemelkedés előtt a főfutók becsuklottak, megindult a futóművek behúzási folyamata. Észelve a gép orrának hirtelen süllyedését, a pilóta a gázkart alpra állította. A futók becsukódtak, a gép a hasára esett és 70 métert csúszva a földön megállt. A már levegőben lévő vontatott vitorlázó repülőgép személyzete látva a vészhelyzetet leoldott, jobbra kifordult és leszállt.

1.2 Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt.

1.3 A légi jármű sérülése

Az érintett légi jármű légcsavar tollainak a vége meggörbült. A motor áramvonalazó burkolatának alsó része behorpadt, és a kipufogó cső deformálódott. Javítható.



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, állampolgársága		67 éves, férfi, magyar
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2009. december 31.
	Egészségügyi	2010. október 10.
	Képesítései	HCPL/A
	Jogosításai	Vitorlázó-, motoros-, movit oktató; berepülő;
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	7500 óra/18600 felszállás
	Megelőző 90 napban	70 óra/305 felszállás
	Megelőző 7 napban	4,5 óra/18 felszállás
	Megelőző 24 órában	1 óra/4 felszállás
Az érintett típuson összesen		2000 óra/4500 felszállás

A baleset idején 1 & 2 egészségügyi osztályban alkalmas, érvényes egészségügyi minősítéssel rendelkezett. Korlátozások: VNL

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1 Légialkalmassági felügyeleti bizonyítványának érvényessége: 2010.03.06.

1.6.2 Általános adatok

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	3695 óra	13309
Utolsó nagyjavítás óta	491 óra	2413
Utolsó karbantartás óta	20 óra	235

1.6.3 A légi jármű hajtómű adatai

	repült idő
Gyártás óta	nincs adat
Utolsó nagyjavítás óta	nincs adat
Utolsó karbantartás óta	nincs adat

A használt tüzelőanyag fajtája: Repülőbenzin 100 LL Shell

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

1.7 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtérnek érvényes működési engedélye volt.

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

1.11 Légi jármű adatrögzítők

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

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az eset során roncs nem keletkezett.



1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A repülőgépvezető a baleset napján alkoholt nem fogyasztott. Közérzete és hangulata jó volt. Stressz helyzetet, vagy olyat, ami a figyelmét befolyásolta volna nem említett. Pihent volt, gyógyszert nem szedett, betegségről nem tud. (A repülőgépvezetőtől nyert információ alapján.)

A figyelem fontos szerepet tölt be a környezet, az ember és a gép kapcsolatában. Amennyiben a figyelem és memória csökkenésnek nincs szervi oka, akkor a figyelemzavar, akarattól függetlenül akkor következhet be, ha a megszokottól eltérő bármilyen környezeti változás keletkezik. Ilyen változásról a Vb-nek nincs tudomása.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során személyi sérülés nem történt.

1.16 Próbák és kísérletek

A Vb két alkalommal volt jelen a futómű működtetésének a próbáján. 2009. november 16-án és 2009. november 24-én. Mindkét alkalommal azt állapította meg, hogy a futóművek üzemszerűen nyíltak és csukódtak. Nem volt olyan körülmény megállapítható, amely a bekövetkezett esettel összefüggésbe hozható lett volna.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok részletezése 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 repülőgép az esetet megelőző fel-és leszállásaikor a futómű rendszerben működött. Az eset utáni próbákon ellenőrzéseken ugyancsak rendszerben működött, meghibásodásra utaló jelek nem voltak.

A futóművet működtető kapcsoló mindkét pilótafülke műszerfalán van elhelyezve és plexi takaró védelemmel van ellátva véletlen átkapcsolás ellen. Ezek mellett helyezkedik el a futómű átkapcsoló nyomógomb, amely megnyomásra átkapcsolja a vezérlést az elfoglalt pilótafülkébe. Az átkapcsolást a nyomógomb mellett kigyulladó zöld lámpa jelzi.

A futómű földön történő behúzásának megakadályozására a jobboldali futómű száron végállás kapcsoló van felszerelve. Ez a kapcsoló ÉS kapcsolásban van bekötve az aktív működtető kapcsolóval, és úgy van szabályozva, hogy akkor kapcsol, ha a repülőgép súlya nem nehezedik a futóműre. Tehát ha az aktív működtető kapcsoló „BEHÚZVA” helyzetben is van, akkor sem húzódik be a futómű, amíg azon terhelés van.

A pilóta a gépet az első kabinból vezette. A véletlen behúzás két esetben következhetett be:

1. Ha a vezérlés nem volt átvéve az elfoglalt első pilótafülkébe és a hátsó kabinkapcsoló „BEHÚZVA” helyzetben volt állítva. Ebben az esetben az első kabinban nem égett az átkapcsolást jelző zöld lámpa.

2. A vezérlés át volt véve, de a működtető kapcsoló „BEHÚZVA” helyzetben volt az első kabinban. Ebben az esetben az első kabinban égett a zöld lámpa.

A futómű behúzása közvetlenül az elemelkedés előtt következett be, tehát akkor, mikor a terhelés a futóműveken lecsökkent és a végállás kapcsoló működésbe lépett. Ez azt feltételezi, hogy az aktív vezérlő kapcsoló ekkor már „BEHÚZVA” helyzetben volt.

Ez előfordulhatott úgy, hogy:

- a kapcsoló „BEHÚZVA” helyzetbe volt állítva már a nekifutás megkezdése előtt,
- a pilóta téves helyzetmegítéléséből adódóan korán kapcsolta azt „BEHÚZVA” helyzetbe, mert azt hitte, hogy gépe már a levegőben van,
- a pilóta figyelem megosztási zavar következtében esetleg nem tudatos (rutin szerű) mozdulattal kapcsolta „BEHÚZVA” helyzetbe a kapcsolót.

A pilóta nem tudott érdemi információt adni a működtető kapcsolók állásáról, illetve a lámpa állapotáról az elindulás előtt. Az esemény után viszont állítása szerint meggyőződött azok helyzetéről, és a kapcsolók mind az első, mind a hátsó kabinban „KIBOCSÁTVA” helyzetben voltak. A helyszíni szemlén a Vb a futóművet vezérlő kapcsolókat mind az első, mind a hátsó kabinban „KIBOCSÁTVA” helyzetben találta. Az eset utáni működés próba eredményeként a Vb azt

feltételezi, hogy a helyszíni szemle előtt megváltoztatták a futó kibocsájtó kapcsoló állását.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A hajózószemélyzet a feladatra megfelelő jogosultsággal, képesítéssel és nagy repülési tapasztalattal rendelkezett. A légi jármű repülésre alkalmas volt, rendelkezett érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal. Az okmányai alapján az érvényben lévő előírásoknak, és az elfogadott eljárásoknak megfelelően felszerelték és karbantartották.

Nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a légi jármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna, amely ennek következtében okozta az esetet, vagy hozzájárult volna az eset lefolyásához.

A baleset legvalószínűbb oka az, hogy a pilóta figyelemzavar vagy téves helyzetmegítélés következtében - esetleg korai reflexmozdulattal - az emelkedés előtt „BEHÚZVA” helyzetbe állította a futómű kapcsolóját. A figyelemzavar oka nem ismert.

A Vb nem tudja teljesen kizárni annak a lehetőségét, hogy a feladat előtti 50 perces üzem leállítás során arra illetéktelen személy a kabin futómű kapcsolóját elkapcsolta. Azért nem, mert a repülési feladat megkezdése előtt egy szabályokon alapuló cselekvéssor, azaz a kabin átvétel kimaradt. (A kabin műszereinek, a kapcsolók helyzetének ellenőrzése nem történt meg.) Ez a mulasztás lehet szabályszegés, vagy a fentebb említett orvosi okokkal magyarázható feledékenység.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA2009-295-4: A légiközlekedési baleset bekövetkeztében feltehetően emberi tényező is közrehatott, ezért 14/2002. (II.26.) KöViM-EüM rendelet 4.§ (4) bekezdés a) pontja alapján javasolt eljárni. Eszerint:

„4.§(4) Soron kívül kell megállapítani a repülő-egészségügyi alkalmasságot:

- a) minden olyan repülőesemény után, amelynek a bekövetkeztében emberi tényező is közrehatott,
- b) ha azt a légi közlekedési hatóság elrendeli.”

A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § (5) bekezdés 11. pontja értelmében a légiközlekedési balesetekkel és repülőeseményekkel kapcsolatos közigazgatási hatósági eljárás lefolytatásáért felelős hatóság a légiközlekedési hatóság. A soron kívüli egészségügyi vizsgálat elrendelése a légiközlekedési balesetekkel és repülőeseményekkel kapcsolatos közigazgatási hatósági eljárás része, amelynek a lefolytatása a NKH LI feladatkörébe tartozik.

Ezért a Vb azt javasolja az NKH LI felé, hogy vizsgálja felül jelenlegi eljárási gyakorlatát annak érdekében, hogy az említett rendelet a) pontjában előírtak a jövőben maradéktalanul teljesüljenek.

Budapest, 2010. november 14.

Bíró Ottó
Vb vezetője

Dr. Ordódy Márton
Vb tagja

Dr. Máté Róbert
orvos szakreferens
Vb tagja

Lesták Mihály
Vb tagja

1. sz. melléklet

A Vb állásfoglalása Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Erőforrás Minisztérium, valamint az MRSZ ReBiSz észrevételére.

A Vb a Zj-T-ben azért javasolt biztonsági ajánlást Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzeti Erőforrás Minisztérium felé, mert arra az álláspontra jutott, hogy a balesetben emberi tényező is közrejátszott, és megállapította, hogy a baleset után az illetékesek nem a 14/2002.(II.26.) KöViM-EüM együttes rendelet 4.§ (4) bekezdés a) pontja) szerint jártak el, amely előírja, hogy:

„4. §(4) Soron kívül kell megállapítani a repülő-egészségügyi alkalmasságot:

a) minden olyan repülőesemény után, amelynek a bekövetkeztében emberi tényező is közrehatott,”

A biztonsági ajánlásban a Vb az együttes rendelet alkotóit hívja fel, hogy nevezze meg azt a hatóságot, amely érvényt tud szerezni a rendelet a) pontjában foglaltaknak.

A Nemzeti Erőforrás Minisztérium álláspontja szerint nem kell külön meghatározni azt a hatóságot, aki a soron kívüli repülő-egészségügyi vizsgálatot elrendelné, mert a 14/2002.(II.26.) KöViM-EüM együttes rendelet maga mondja ki, hogy minden olyan repülőesemény után, amelynek bekövetkeztében emberi tényező is közrehatott soron kívül kell megállapítani a repülő egészségügyi alkalmasságot, tehát azt külön elrendelni nem kell. A soron kívüli repülő-egészségügyi vizsgálat lefolytatását a rendeletben meghatározott eljárás alapján kell végrehajtani.

Ezen eljárás alapján a repülő-egészségügyi alkalmasság megállapításához szükséges vizsgálatok elvégzését a vizsgált személynek kell kezdeményeznie.

A Vb álláspontja szerint az önkéntesség, a soron kívüli repülő-egészségügyi vizsgálatra történő önkéntes jelentkezés, az érintett szakszemélyzettől nem várható el, mivel az az esemény egyfajta, a személyzet saját maga számára hátrányos prejudikációját feltételezi. A gyakorlat is azt mutatja, hogy ez nem történik meg. Az események kivizsgálása sok esetben több hónapig is eltart, ezért hosszú az az idő, mire az adott esemény okai nagy bizonyossággal kiderülnek. Emiatt az eset vizsgálat ideje alatt a szakszemélyzet szakszolgálati tevékenységét orvosi vizsgálat nélkül is folytathatja, és fennáll a veszélye annak, hogy az esetleges korábban is fennálló, az esethez vezető, vagy az esemény kapcsán keletkezett egészségügyi változás miatt újabb, esetleg súlyosabb esemény bekövetkezzen.

A Nemzeti Fejlesztési Miniszter válaszában a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § (5) bekezdés 11. pontjára hivatkozik, melynek értelmében a légiközlekedési balesetekkel és repülőeseményekkel kapcsolatos közigazgatási hatósági eljárás lefolytatásáért felelős hatóság a légiközlekedési hatóság, és a soron kívüli egészségügyi vizsgálat elrendelése a közigazgatási hatósági eljárás része.

A Vb ezen okok miatt a Zárójelentésben NKH LI felé fogalmazott meg biztonsági ajánlást.

Az MRSZ ReBiSz észrevételében a Zj-T-ben megállapított, a balesethez vezető legvalószínűbb okot nem tartja megalapozottnak. Álláspontja szerint „az illetéktelen személy ténykedése” a legvalószínűbb lehetőség. Azt viszont elismeri, hogy a felszállás előtti előírt kabinellenőrzés ezt az okot kizárta volna.

A Vb, mint lehetőséget szintén fenntartja az „illetéktelen személy ténykedésének” lehetőségét, de a baleset legvalószínűbb okának továbbra sem azt tartja. Azért nem, mert ahhoz, hogy a futómű vezérlést a hátsó kabinba átvegyék, ahhoz egy műveletsort kell végrehajtani, több kapcsolót, illetve nyomógombot is működtetni kell. A Vb szerint annak, hogy valaki véletlenül végigkapcsolja a kapcsolókat aztán úgy is hagyja, hogy a

vezérlés a hátsó kabinban maradjon, kicsi az esélye. A futómű kapcsoló és a vezérlés átvételét jelző lámpa az első kabinban is van, elég szembetűnő helyen. Nehéz elképzelni, hogy a motorindítás, a gurulás és melegítés során egyszer sem pillant rájuk a pilóta, és nem veszi észre, hogy nem ég a zöld lámpa, vagy az első kabin futómű kapcsolója behúzott helyzetben van. Ha valaki a futómű vezérlést átkapcsolta a hátsó kabinba a felszállás előtt, vagy az első kabin futómű kapcsolóját állította behúzott helyzetbe, azt nagy valószínűséggel az első kabinból felszállás előtt a pilóta észrevette volna.