



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS
2011-186-4P
SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY
Fonyód
2011. augusztus 20.
Denney Kitfox 2/4
OM-M075

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.

BEVEZETÉS

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, 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 polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlament és tanácsi irányelvnek megfelelést szolgálják.

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 9756, illetve a 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

GA	General Aviation általános célú repülés
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
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
PF	Pilot Flying A repülőgépet vezető pilóta
PPL (A)	Private Pilot Licence (Aircraft) magánpilóta szakszolgálati engedély (repülőgép)
Vb	Vizsgálóbizottság
VFR	Visual Flight Rules Látva repülési Szabályok

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		súlyos repülőesemény
Légijármű	Osztálya	levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt, szárazföldi légijármű
	Gyártója	Denney Aircraft / magánszemély
	Típusa	Kitfox 2/4
	Felség- és lajstromjele	OM-M075
	Üzembentartója	magánszemély
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. augusztus 20. 17 óra 15 perc
	Helye	Fonyód

A légiközlekedési baleset során összesen;

Könnyebben megsérült: 2 személy.

A légijármű az eset során jelentősen megrongálódott

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. augusztus 20-án 17 óra 26 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesje jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. augusztus 20-án az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Szilágyi Endre	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínelő

Pataki Ferenc baleseti helyszínelő kormánytisztviselői jogviszonya a Zárójelentés-tervezet kiküldése óta megszűnt. Mivel a Zárójelentésben nincs változás a Zárójelentés-tervezethez képest, így helyette a Vb-be a KBSZ főigazgatója nem jelölt ki más tagot.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb megvizsgálta a légiközlekedési súlyos repülőesemény helyszínét, a keletkezett repülőgép roncsot és fotókat, valamint helyszínrajzot készített. A repülőgép üzemanyagából mintavételre került sor.

Az eset rövid áttekintése

A repülőgép motorja útvonal repülés során leállt. A repülőgép kényszerleszállást hajtott végre, melynek során átvágódott és háthelyzetben állt meg.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

A repülőgép Balatonkeresztúr repülőtérrel szállt föl hobbirepülés céljából. Fonyód térségében a motor váratlanul leállt. A motorleállítás utáni kényszerleszállás közben zombékos területen ért földet, ahol a futómű elakadt és a repülőgép átvágódott.

Hívójel: OM-M075

- A repülési szabályok: VFR
- Az üzemelés fajtája: GA, sportcélú repülés
- A tervezett és a tényleges leszállóhely: Balatonkeresztúr / Fonyód külterület
- A leszállás ideje: 17 óra 15 perc
- A súlyos repülőesemény helye: Fonyód, 46°43'55.29587N 017°33'45.49520E
- A súlyos repülőesemény ideje: 17 óra 15 perc, nappali megvilágításnál, jó látási körülmények mellett.

Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utások	Egyéb személyek
	Hajózó	Utaskísérő		
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	-	-
Könnyű	1	-	1	-
Nem sérült	-	-	-	

Légijármű sérülése

Az érintett légijármű az eset kapcsán jelentősen rongálódott.

Személyzet adatai

Légijármű parancsnok adatai

Kora, állampolgársága, neme	45 éves osztrák férfi	
Szakszolgálati engedélyének	Típusa	PPL (A)
	Szakmai érvényessége	okmányok alapján nem volt megállapítható
	Egészségügyi érvényessége	2013. április 27.
	Képesítései	okmányok alapján nem volt megállapítható
	Jogosításai	Motoros „A” „B” „C”
Repült ideje/ felszállások száma	Összesen	n/a
	Megelőző 90 napban	n/a
	Megelőző 7 napban	n/a
	Megelőző 24 órában	n/a
	Érintett típuson összesen	n/a

Repült típusok	n/a
Eset idején vezette a repülőgépet / kiszolgálást végezte	PF
Pihenő ideje / szolgálati ideje az elmúlt 48 órában	n/a
Legutóbbi képzésének ideje	n/a
Vizsgák időpontjai és eredményei	n/a
Érintett útvonal, beleértve a repülőterek ismerete, azzal kapcsolatos tapasztalata	n/a

A parancsnok külföldi állampolgár, adatokat nem szolgáltatott.

Légijármű adatai

Általános adatok

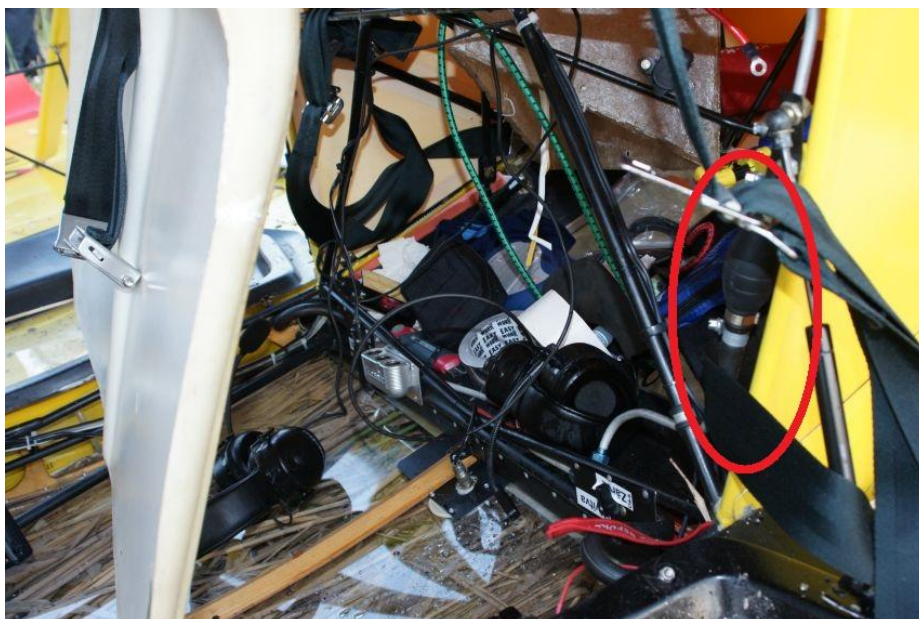
Osztálya	levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt, szárazföldi légijármű
Gyártója	Danney Aerocraft / magánszemély
Típusa / altípusa (típuszáma)	Kitfox 2/4
Gyártási ideje	2010
Gyártási száma	Michael Graf v.c. 641
Felség és lajstromjele	OM-M075
Lajstromozó állam	Szlovákia
Tulajdonosa	magánszemély
Üzembentartója	magánszemély
Járatója	-
Teljesített járaton a hívójele	OM-M075

Légialkalmasságával kapcsolatos megállapítások

Légialkalmassági bizonyítványának	Száma	RS161
	Kiadásának ideje	2010. augusztus 08.
	Érvényességének ideje	okmányok alapján nem volt megállapítható
	Utolsó felülvizsgálat ideje	2010. augusztus 08.
	Bejegyzett korlátozások	-

A meghibásodott rendszer leírása, berendezés adatai

Az ülések mögött lévő gumilabdás üzemanyag szivattyú feltételezhetően meghibásodott.



1. számú ábra: OM-M075, pirossal keretelve az ülések mögött elhelyezett gumilabdás üzemanyag szivattyú

Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A repülőgép motorleállítás utáni kényszerleszállás közben zombékos területen ért földet, ahol a futómű elakadt és a repülőgép átvágódott.



2. számú ábra: OM-M075 átvágódott helyzetben

Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett, de légi járműből üzemanyag folyt ki.

Túlélés lehetősége

A repülőgép utasai a rendszeresített biztonsági öveket megfelelően használták, így az esemény idején üléseikben maradtak és csak könnyű, horzsolásos sérüléseket szenvedtek.

Kiegészítő információk

A leszállásra kiválasztott területen távolról nehezen észlelhető, mély talajú, nádas, zombékos növényzet volt.



3. számú ábra: OM-M075 a kényszerleszállásra kiválasztott terület zombékos növényzete

2. ELEMZÉS

Útvonalrepülés közben a repülőgép tüzelőanyag rendszeréhez tartozó és az ülések mögött elhelyezett gumilabdás tüzelőanyag szivattyú beszívó szelepe vélhetően megszorult. Így a központi tüzelőanyag tartályban vákuum keletkezett, mely megakadályozta, hogy az tüzelőanyag a motorhoz jusson, annak ellenére, hogy mennyisége még bőségesen elegendő volt. Feltételezhetően ez eredményezte a motor levegőben bekövetkezett leállítását.

A kényszerleszállásra kiválasztott terület mély, zombékos növényzettel volt benőve, de ezt távolról, a hely kiválasztásakor a pilóta nem észlelhette megfelelően.

A földetéréskor a futómű a mély talajon és a növényzetben elakadt és a repülőgép az orrán átvágódott.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

A repülés jó látásviszonyok és nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

Az okmányok alapján nem volt megállapítható, hogy a hajózószemélyzet az eset idején rendelkezett-e megfelelő jogosultsággal és tapasztalattal az adott repülési feladat végrehajtására. A repülést az érvényben lévő előírásoknak megfelelően hajtotta végre.

A légijármű műszakilag repülésre alkalmasnak bizonyult, azonban az okmányok alapján nem volt megállapítható, hogy rendelkezett-e érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal. A repülőt az érvényben lévő előírásoknak, és az elfogadott

eljárásoknak megfelelően felszerelték és karbantartották. A tanúk elmondása szerint a légijárművet a repüléshez megfelelő minőségű és mennyiségű tüzelőanyaggal feltöltötték.

A motor levegőben történő leállítását vélhetően az ülések mögött elhelyezett gumilabdás üzemanyag szivattyú meghibásodása (elzáródása) okozta, ami ritka jelenség, azonban az ultrakönnyű repülőgépek üzemeltetése során az ilyen meghibásodások nem zárhatók ki normál üzemelés esetében sem.

A légiforgalmi irányításra, a repülőtér jellemzőire és a kiszolgáló szakszemélyzet tevékenységére kifogás nem merült fel, az esettel nem hozható kapcsolatba.

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi bizonyítható oka az volt;

- A kényszerleszállásra kiválasztott terület talaja mély volt, zombékos növényzet borította, amiben a repülőgép futóműve leszálláskor elakadt.

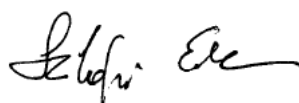
A fentiekén túl a Vb az alábbi valószínűsíthető okot vélelmez;

- Az ülések mögött elhelyezett gumilabdás üzemanyag szivattyú meghibásodása, mely így vákuumot okozott a fő üzemanyag tartályban, ami megakadályozta az üzemanyag motorba jutását és ettől a motor leállt.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. december 01.



Szilágyi Endre
Vb vezetője