



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2013-233-4P
SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY**

**Budaörs / LHBS
2013.07.20**

**Piper Pawnee PA-25-235
HA-MJC**

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.

A VIZSGÁLAT JOGÁLLÁSA

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 Függelékének 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,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben,

foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

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 Közlekedésbiztonsági Szervezet a légiközlekedési balesetek és a súlyos repülőesemények független szakmai vizsgálatát végzi, és független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756 Légijármű balesetek és események kivizsgálási kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- 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 Közlekedésbiztonsági Szervezet kormánytisztviselője és a vizsgálóbizottság más tagja köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az ad

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája	súlyos repülőesemény
Légijármű felség- és lajstromjele	HA-MJC
Légijármű üzembentartója	Malév Repülő Klub
Az esemény helye	Budaörs repülőtér
Az esemény dátuma, időpontja	2013.07.20 11:00 LT

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2013. július 22-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője	Maróti Gergely, balesetvizsgáló
tagja	Ferenci Miklós, balesetvizsgáló

A szakmai vizsgálat áttekintése

Az esemény bejelentését követően a Vb tagjai a helyszínre vonultak ahol, meghallgatták az eseményben érintett pilótát valamint a szemtanúkat, fényképeket készítettek, megtekintették a repülőgépen keletkezett sérüléseket, lefoglalták a sérült főfutó elemet. A sérült alkatrész vizuális ellenőrzését követően a Vb a lefoglalást megszüntette, beszerezte az üzemeltetőtől a repülőgép karbantartására és a sérült alkatrész üzemidejére vonatkozó dokumentációkat.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya	repülőgép
A légijármű alosztálya	egyhajtóműves, dugattyús (SEP)
A légijármű típusa	Piper PA25-235 Pawnee
A légijármű gyártója	Piper
A légijármű gyártási éve	1966
Lj. azonosító jele/gyártási száma	253178
Futómű elrendezés	farokkerék/-csúszó, merev
Hajtómű kategóriája	dugattyús
Hajtómű típusa	Lycoming O-540-B2C5
Hajtóművek száma	1 db
Légijármű sérülése	kismértékű

Repülés adatai

Repülési szabályok	VFR
Repülés célja	magán/Sport
Felszállás helye, időpontja	LHBS, 2013.07.20
Leszállás helye, időpontja	LHBS, 2013.07.20 11:00:00

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	nappal
Időjárási körülmények (METAR / TAF)	METAR LHBP 200900Z 36007KT 310V050 CAVOK 28/13 Q1015 NOSIG=

Személyzet adatai

	Beosztás	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC) Pilóta	CPL	1.osztályú

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

Sikeres vitorlázó repülőgép vontatási feladat végrehajtását követő leszálláskor a repülőgép a szokásosnál nagyobb merülő sebességgel ért földet, melynek következtében eltört a bal oldali főfutó egyik profilcső eleme, illetve kis mértékben sérült a farokkerék és az oldalkormány. A kigurulás során a repülőgép részben kormányozható maradt, de enyhén balra (a törött főfutó irányába) fordulva haladt, majd a repülőtér műszaki előterén megállt. Személyi sérülés nem történt.

ELEMZÉS

A Vb bekérte a repülőgép üzemeltetőjétől a karbantatásra és a törött profilcső üzemidejére vonatkozó dokumentációt amelyből kiderül, hogy a sérült alkatrész a repülőgép gyártásakor 1966-ban került beépítésre, állapot szerinti karbantartást igényel. Az esemény bekövetkezéséig a sérülést szenvedett alkatrészt a Vb nem talált sérülésre, javításra vagy módosításra utaló bejegyzést.

Az utolsó, teljes körű örvényáramos repedésvizsgálatot 2008.10.02-án hajtották végre, amely során repedést nem találtak. A vizsgálatot követően a repülőgép további 2760 repülést teljesített. A repülési napló szerint a repülőgép 70433 leszállásnál tartott az esemény bekövetkezésékor. A szemtanúk és a pilóta elmondása szerint a repülőgép végső megközelítési egyenesén a kilebegtetési fázist követően a szokásosnál valamivel nagyobb merülő sebességgel ért földet.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezésének az oka, hogy:

- a repülőgép a szokásosnál nagyobb merülő sebességgel ért földet.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2016. január "13".


Maróti Gergely

Vb vezetője


Ferenci Miklós

Vb tagja