



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2013-313-4P
REPÜLŐESEMÉNY**

**Budaörsi repülőtér
2013.08.29**

**Zlin Z 726
HA-SDF**

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 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,
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetési vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM 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 független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
 - A Közlekedésbiztonsági Szervezet a szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- 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 Vizsgálóbizottság 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 és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája repülőesemény
Légijármű felség- és lajstromjele HA-SDF
Légijármű üzemeltetője Magyar Repülő Szövetség
Az esemény helye Budaörsi repülőtér
Az esemény dátuma, időpontja 2013.08.29 11:30 UTC

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2013. augusztus 29-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője Szilágyi Endre, balesetvizsgáló
tagja Bogár László, baleseti helyszínelő
tagja Torvajai Gábor, balesetvizsgáló
tagja Illés Péter, baleseti helyszínelő

A szakmai vizsgálat áttekintése

A vizsgáló bizottság helyszíni szemlét tartott, melynek során fényképeket készített, ellenőrizte az üzemanyag mennyiségét és minőségét, áttekintette a gép és személyzet okmányait. Másnap pótszemle keretében a repülőgépet fölbakolva futómű mechanizáció ellenőrzés, az elektromos rendszer ellenőzése valamint további fényképfelvételek készítése következett.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya repülőgép
A légijármű alosztálya egyhajtóműves, dugattyús (SEP)
A légijármű típusa Z 726
A légijármű gyártója Moravan
A légijármű gyártási éve 1977
Lj. azonosító jele/gyártási száma 1358
Futómű elrendezés farokkerék/-csúszó, behúzható
Hajtómű kategóriája dugattyús
Hajtómű típusa M137
Hajtóművek száma 1 db
Légijármű sérülése kismértékű

Repülés adatai

Repülési szabályok IFR
Repülés célja teszt/kísérleti
Felszállás helye, időpontja EGGL
Vízbe érkezés helye, időpontja IIKL

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok IMC
Napszak éjszaka
Időjárási körülmények (METAR / TAF) METAR LPOJ

Személyzet adatai

	Beosztás	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés	
1.	egyéb	Másodpilóta	ATPL	nem rendelkezik
2.	Légiforgalmi irányító	Repülőüzem-vezető	BPL, LAPL(B)	nem rendelkezik
3.	Vezető légiutas-kísérő	Másodpilóta	állami	nem rendelkezik

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A repülőgéppel gyakorlatba hozó repülést végeztek, miközben az oktatót vitorlázó repülőgép vontatására kérték fel. Az oktató az első ülésben ült, a gyakorló pilóta előtt. Leszállás után mivel a gyakorló pilótának vontatói jogosítása nem volt, az oktató vette át a gép vezetését. Miután a vitorlázó repülőgép elé álltak és beakasztották a vontató kötelet, az oktató megkezdte a felszállást. Mintegy 100 méter gurulás után a repülőgép futóműve becsukódott, a légcsavar elérte a földet. Ennek következtében a légcsavar tollai elhajlottak, a motor leállt, és néhány méteres csúszás után a gép nyugalomba jutott.

ELEMZÉS

Ez a repülőgép egymás mögötti ülésekkel (tandem elrendezés) készül. Így mindkét pilótának egymástól független műszerfala van. Azt, hogy melyik ülésből lehessen kezelni a futóművet az úgynevezett "áthívó" gombbal lehet kiválasztani. Ennek működése a következő: Az a pilóta aki kezelni akarja a futóművet megnyomja az áthívó gombot, aminek hatására a nála lévő futómű vezérlő kapcsoló lesz aktív. Az áthívás megtörténtét a gombon lévő zöld lámpa meggyulladása jelzi. Természetesen a rendszer a másik, nem aktív műszerfalon lévő kapcsoló állását nem veszi figyelembe. Abban az esetben azonban, ha a kiválasztott műszerfalon a futómű működtető kapcsoló "Futó bent" állásban van, az áthívás hatására megindulna a futómű behúzása. Ezt a kockázatot a gyártó úgy csökkentette, hogy amíg a repülőgép súlya a futómű rugózását terheli, a "futó be" utasítás nem aktív.

Viszont felszállás közben, amikor a repülőgép sebessége eléri azt a mértéket, hogy a terhelés egy jelentős részét már a szárnyak hordják akár egy kisebb talajegyenetlenség megdobhatja a gépet annyira, hogy elindul a behúzási folyamat. Ebben az esetben, mivel a felhajtó erő még nem elegendő a gép fenntartására az a földre fog "hasalni". A pilóta nyilatkozata szerint, amikor a futómű vezérlést magához vonta, akkor kinti helyzetben állt a futóvezérlő kapcsoló.

A Vb pótszemle keretében felbakolta a repülőgépet és próbákat végzett mind mechanikai, mind az elektromos működés/ működtetés szempontjából. A hibát többszöri kísérlettel és próbával sem sikerült kiváltani. A Vb megállapítása, hogyha nem a pilóta figyelmetlensége okozta az eseményt, akkor vélelmezi valamelyik kapcsoló egyszeri hibás működését, amit utólag kimutatni nem lehet (ennek valószínűsége csekély).

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezésének két lehetséges oka merülhet fel. Egyik lehetőség a pilóta figyelmetlensége, a másik a futómű vezérlő kapcsoló egyszeri, reprodukálhatatlan meghibásodása.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2016. július "18 "



Szilágyi Endre
Vb vezetője



Bogár László
Vb tagja