



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2013-325-4P  
SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY**

**Farkashegy repülőtér mellett  
2013.09.05**

**Cessna-152  
HA-SUR**

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 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** súlyos repülőesemény  
**Légijármű felség- és lajstromjele** HA-SUR  
**Légijármű üzemeltetője** Kék Ég Repülősportegyesület  
**Az esemény helye** Farkashegy repülőtér mellett  
**Az esemény dátuma, időpontja** 2013.09.05 19:10 LT

**Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2016. július 17-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

**vezetője** Szilágyi Endre, balesetvizsgáló  
**tagja** Kovács András, baleseti helyszínelő

**A szakmai vizsgálat áttekintése**

Ide írjuk mindazokat az intézkedéseket, lépéseket időrendi sorrendben (pl. helyszínelés, vizsgálat elrendelése), amelyeket a Vb tett a vizsgálat során.

**Légijármű adatai**

|                                          |                                |
|------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>A légijármű osztálya</b>              | repülőgép                      |
| <b>A légijármű alosztálya</b>            | egyhajtóműves, dugattyús (SEP) |
| <b>A légijármű típusa</b>                | C-152                          |
| <b>A légijármű gyártója</b>              | Cessna Aircraft Co.            |
| <b>A légijármű gyártási éve</b>          | 1983                           |
| <b>Lj. azonosító jele/gyártási száma</b> | 15283620                       |
| <b>Futómű elrendezés</b>                 | orrfutós tricikli, merev       |
| <b>Hajtómű kategóriája</b>               | dugattyús                      |
| <b>Hajtómű típusa</b>                    | Lycoming O235                  |
| <b>Hajtóművek száma</b>                  | 1 db                           |
| <b>Légijármű sérülése</b>                | kismértékű                     |

**Repülés adatai**

|                                       |                                           |
|---------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Repülési szabályok</b>             | VFR                                       |
| <b>Repülés célja</b>                  | ellenőrző                                 |
| <b>Felszállás helye, időpontja</b>    | LHFH 2013.09.05 17.50                     |
| <b>Vízbe érkezés helye, időpontja</b> | LHFH 2013.09.05 pontos időpont nem ismert |

**Meteorológiai adatok**

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| <b>Látási viszonyok</b> | VMC    |
| <b>Napszak</b>          | nappal |



**Személyzet adatai**

|    | Beosztás                |        | Szaksz.eng.típusa | Orvosi minősítés |
|----|-------------------------|--------|-------------------|------------------|
| 1. | Parancsnok pilóta (PIC) | oktató | CPL               | 1.osztályú       |
| 2. | Növendék pilóta         | pilóta | PPL(A), LAPL(A)   | 2.osztályú       |

**Személyi sérülések**

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

**Repülés lefolyása**

Az adott napon a repülőgéppel gyakorló-ellenőrző repülést hajtottak végre, a személyzet egy PPL jogosítással rendelkező pilóta és egy oktató pilóta volt. A repülőgéppel átvétel, ellenőrzés után 17.50-kor szálltak fel. Forgalmi kör repülést, leszállás gyakorlatot hajtottak végre különböző fékszárny kitérítéssel. Az esemény előtt 33 bal irányú forgalmi kör hosszú falról kényszerhelyzeti gyakorlatot hajtottak végre. A repülőtér melletti völgy irányában süllyedtek kényszerhelyzeti leszállást imitálva. A süllyedés folyamán elektromos vezetékeknek ütköztek. Az elektromos vezetékek elszakadt. Ezután a pilóták teljes motor teljesítménnyel emelkedtek és rendben leszálltak Farkashegy repülőtérén.

**ELEMZÉS**

A kényszerhelyzet gyakorlása közben szükséges a lehetséges motorhiba imitálása a gázkar alaphelyzetbe állításával. Süllyedés közben a pilóta feladatai jelentősen megváltoznak. Meg kell keresnie a legmegfelelőbb lehetséges leszállóhelyet közben a vészhelyzethez tartozó eljárások gyakorlását kell megkövetelni az oktatónak. Ezek: rádiózás, transzponder beállítása, ülés hevederek megfeszítése, ajtónyitás. A feladat végrehajtása során figyelebe kell venni a terepakadályok biztonságos toábbrepülés maximális figyelembevételével, hogy a növendék a lehető legközelebb kerüljön a tervezett leszállás helyéhez. A koncentráció megosztása nehéz feladat, ezért szükséges oktató jelenléte ezekhez a feladatokhoz. A vezetékek a levegőből nehezen észrevehető, ezekben az esetekben a vezetékek tartó oszlopok elhelyezkedése utalhat a rajtuk kifeszített sodronyra. Mivel csak az alkalmas leszálló területre fókuszáltak, ezt figyelmen kívül hagyták, és nem észlelték a vezetékeket. Az oktató és a gyakorló pilóta is az adott repülőtérén szerezték korábbi képesítéseiket, a feladat végrehajtásához mindkét pilóta rendelkezett megfelelő gyakorlattal és képesítéssel.

**KÖVETKEZTETÉSEK****Eset okai**

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

- a környezet nem megfelelő felismerése kényszerhelyzeti gyakorlat közben

**BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

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

Budapest, 2016.július 20



---

Szilágyi Endre  
Vb vezetője



---

Kovács András  
Vb tagja