



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2014-128
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALASET**

**Taszár
2014.04.12**

**SK61 Bulldog
HA-TUZ**

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 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 légiközlekedési baleset
Légijármű felség- és lajstromjele HA-TUZ
Légijármű üzemeltetője Avia-Rent Kft
Az esemény helye Taszár
Az esemény dátuma, időpontja 2014.04.12 16:32 UTC

Vizsgálóbizottság

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

vezetője Szilágyi Endre, balesetvizsgáló
tagja Pataki Ferenc technikus

Pataki Ferenc helyszínelő technikus kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette Torvaji Gábor balesetvizsgáló került a Vb-be kijelölésre.

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

A légijármű osztálya	Mereszárnyú repülőgép
A légijármű alosztálya	kisrepülőgép
A légijármű típusa	SK61 Bulldog
A légijármű gyártója	Beagle Aircraft co.
A légijármű gyártási éve	1972.07
Lj. azonosító jele/gyártási száma	BH 100/175
Futómű elrendezés	orrfutós, merev
Hajtómű kategóriája	dugattyús
Hajtómű típusa	Lycoming O320
Hajtóművek száma	1 db
Légijármű sérülése	jelentős

Repülés adatai

Repülési szabályok	VFR
Repülés célja	magán/sport
Felszállás helye, időpontja	Jakabszállás
Földetérés helye, időpontja	Taszár repülőtér futópályán kívül

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	nappal
Időjárási körülmények (METAR / TAF)	

Személyzet adatai

	Beosztás		Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC)	pilóta	PPL(A), LAPL(A)	2.osztályú

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A légiközlekedési baleset helye Taszár N46° 23' 57", E17° 55' 01" tengerszint feletti magassága 156 méter.

Az adott napon a repülőgép magán célú repülést végzett VMC meteorológiai körülmények között, alacsony magasságon, nem ellenőrzött légtérben. A pilóta Jánosháza felől Kaposújlak irányába tartott. A repülés során a motor teljesítménye csökkent, majd nem adott le teljesítményt. A pilóta Taszár repülőtéren próbált kényszerleszállást végrehajtani.

A kényszerhelyzeti landolás a repülőterén a munkaterületen kívül egy mezőgazdasági művelt területen történt. Földetérés után, kiguruláskor az orrfutó megsüllyedt, majd kitört és a repülőgép az orrán átfordulva háthelyzetben állt meg.

ELEMZÉS

Az elemzés a repülés paramtéreinek vizsgálatára és a pilóta elmondására épült. A pilóta útvonalrepülést készült végrehajtani változó repülési profillal. A tüzelőanyag mennyiségét repülés közben elmondása szerint folyamatosan figyelemmel kísérte. Amikor úgy ítélte meg, hogy a tervezett uticél eléréséhez már nem elegendő a tüzelőanyaga, Kaposújlak helyett Taszár repülőtéren kívánt leszállni. A taszári légeteret elérve 4000 láb magasságban haladt, amikor a légijármű motorja megállt. A repülőgéppel siklórepülésben megpróbált leszállni a taszári repülőterre, de mielőtt elérte volna, a futópálya melletti szántásban landolt. Földetérés után az orrfutó megsüllyedt a laza talajban és kitört. A repülőgép az orrán átfordulva háthelyzetben állt meg. A pilóta elmondása szerint az esemény a kifogyott tüzelőanyag miatt következett be. Műszaki hiba nem történt. A Vb a helyszíni szemle során a repülőgép tüzelőanyag tankjában csak a kifogyaszthatatlan mennyiségű benzint találta, ami a pilóta elmondását támasztja alá.

A Vb-nek nincs információja arra vonatkozóan, hogy a pilóta mekkora mennyiségű tüzelőanyaggal kezdte meg a tervezett repülését. A tüzelőanyag számított idő előtti elfogyásához a következő ok vagy okok vezethettek: a pilóta az adott repülési körülmények között meglehetően alulbecsülte a repülőgép fajlagos óránkénti fogyasztását, feltöltéskor nem került megfelelő mennyiségű tüzelőanyag a tartályokba (pl. nem vízszintes helyzetben néhány cm billenés a tankon jelentős mennyiségi eltérést okozhat), a pilóta nem megfelelően állította be a levegő-tüzelőanyag keverési arányt, ami jelentősen megnövelheti a motor fogyasztását, a tüzelőanyag mennyiség mérő meglehetősen bizonytalan mutatású műszer, emiatt a leolvasott érték nagy eltérést mutathat a valós értéktől.

Az elemzésben legyenek a ténymegállapítások.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

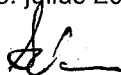
A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezésének az oka az volt;

- *a pilóta figyelmen kívül hagyta a légiüzemeltetési utasítás " Hatótáv és repülési időtartam adatok" vonatkozó előírásait.*

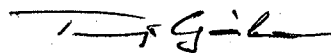
BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az esemény elkerülhető lett volna, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2016. július 20.



Szilágyi Endre
Vb vezetője



Torvaji Gábor
Vb tagja