

Az esemény ismertetése

2014. július 13-án öcsényi felszállás közben a vontatást végző motoros repülőgép motorja a tüzelőanyag betáplálásának megszűnése miatt leállt. A vontatott vitorlázórepülőgép pilótája leoldott, visszafordult és rendben leszállt a repülőtéren. A vontató repülőgép a repülőtér mellett hajtott végre kényszerleszállást, melynek során súlyosan megrongálódott, pilótája életveszélyes sérüléseket szenvedett. A Közlekedésbiztonsági Szervezet Vizsgálóbizottsága (továbbiakban: Vb) nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Ténybeli információk

Esemény besorolása:		légiközlekedési baleset		
Esemény időpontja:		2014.07.13., 12:25LT ¹		
Esemény helye:		Őcsény Repülőtér (LHOY); Magyarország		
Légijármű típusa, lajstromjele:		Cessna T-210J, HA-KLA		
Légijármű gyártási éve, sorozatszám:		1968, T210-0404		
Hajtómű(vek) száma, típusa:		1 db, Continental TCM TSIO-520-H (H)		
Repülés célja:		egyedi légiszállítás (SPO), vitorlázórepülőgép vontatás		
		személyzet	utás	más érintett
Személy(ek)	száma:	1	0	0
	sérült:	súlyos, életveszélyes	-	-
Rongálódás:		légijármű: jelentősen megrongálódott		
Parancsnok jogosítása, képesítése:		PPL(A) ² , NVFR ³ , SEP(Land) ⁴ , TOWING S+B ⁵ , GPL ⁶ , GR ⁷ , FI(G) ⁸		
Parancsnok kora, állampolgársága:		48 éves, magyar		
Parancsnok repülési tapasztalata		összes	típuson	utolsó 90 nap
repült óra (a pilóta repülési naplója szerint):		1 018 óra 57 perc	nincs adat	6 óra 34 perc
Információ forrása:		bejelentés, helyszíni szemle, tanúk, dokumentumok, pótszemle		

Repülés lefolyása

A pilóta 2014.07.13-án a HA-KLA lajstromjelű repülőgéppel a motor beindítása után megkezdte a vitorlázórepülőgép vontatását 12 óra 23 perckor Őcsény repülőtérről. A vontatott vitorlázórepülőgép pilótájának elmondása szerint a felszállás kezdeti szakaszát követően kb. 15 m-es magasságban a vontatópilóta megkezdte légijárműve futóművének behúzását és folytatta az emelkedést. Megközelítőleg 50 m magasságban azonban a vontató légijármű motorja leállt, majd pilótája süllyedő bal fordulóba kormányozta. A vontatott vitorlázórepülőgép pilótája a rendellenes helyzetet észlelve leoldott és balra visszafordult a repülőtérre, ahol rendben leszállt. Eközben a balesetben érintett vontatópilóta motoros repülőgéppel folyamatos süllyedés közben, a felszálló iránytól balra mintegy 90°-ot elfordulva ért földet a 20-35 cm magas gabonában. A motoros pilóta későbbi elmondása szerint felszálláskor a jobb oldali tartályból fogyasztotta a tüzelőanyagot. A motor leállítását követően még a levegőben bekapcsolta a tüzelőanyag szivattyút az újraindítás érdekében. Süllyedés közben megkísérelte a futómű kibocsátását, de a folyamat a földet érésig nem fejeződött be. A talajon a légijármű megközelítőleg 37 métert csúszott a hasán mielőtt jobb szárnyvégére dőlt.

¹ Local Time / helyi idő

² Privat Pilot Licence / magánpilóta szakszolgálati engedély

³ Night Visual Flight Rules rating / éjszakai látás szerinti repülési jogosítás

⁴ Single Engine Piston (Land) / egyhajtóműves szárazföldi repülőgép osztályjogosítás

⁵ Towing Sailplane+Banner/ vitorlázórepülőgép, és transzparens vontatói jogosítás

⁶ Glider Pilot Licence / vitorlázórepülőgép pilóta szakszolgálati engedély

⁷ Glider Rating / vitorlázórepülőgép jogosítás

⁸ Flight Instructor Glider / vitorlázórepülőgép oktatói jogosítás

nyugalomba került. Földetérés során kitört és leszakadt az orrfutó majd a jobb főfutó is. A helyszínre elsőnek érkezők a légi jármű bal oldali ajtaját nyitva, a sérült pilótát a műszerfal alá beszorulva az ülésben bekötte találták. Az oda érkező tanú elmondása szerint ekkor a gyújtáskapcsoló kikapcsolva, a főkapcsoló bekapcsolva, a tüzelőanyag csap bal állásban volt. A tanúk elmondása szerint a pilótát zavart állapotban találták, nem emlékezett, mi történt vele.

Helyszín és roncs

A vontató motoros repülőgép az Őcsényi repülőtér futópályájának déli végétől 800 m-re délkeletre szállt le. A leszállás során a légi jármű orrfutója és jobb főfutója kitört, bal főfutója benti helyzetben sérült. A légi jármű motorágya kiszakadt, a légszavartollak sérültek, a törzs behullámosodott, illetve alsó része a futóakna-ajtókkal gyűrődött. A szélvédő és az ablakkeret sérült, a műszerfala megrongálódott. A bal első ülést a tűzoltók a mentés során kivágták. A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy a vontatókötél nem került leoldásra.



Személyzet

A légi jármű parancsnoka számos különféle jogosítással rendelkező, tapasztalt pilóta volt. Rendelkezett érvényes repülőorvosi minősítéssel. A Vb nem értesült a pilóta olyan egészségi problémájáról vagy alkoholos befolyásoltaságáról, ami a balesettel összefüggésbe hozható lenne. A baleset során a pilóta súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett.

Légi jármű

A balesetben érintett Cessna T-210J, 1 542 kg maximális felszálló tömegű, behúzzható futóműves repülőgép. Egy darab 215 kW teljesítményű benzinmotorral rendelkezett. A Vb rendelkezésére álló információk szerint a légi jármű megfelelően karbantartott, repülésre alkalmas állapotban volt. Nincsen arra utaló információ, hogy bármelyik berendezésének meghibásodása szerepet játszott volna a balesetben.

A helyszíni vizsgálat során a Vb a légi jármű bal szárnyában mindössze 1 dl, jobb szárnyában viszont több mint 40 liter tüzelőanyagot talált.

A pótszemle során, 2014.08.06-án, a KBSZ, a légügyi hatóság, az illetékes rendőrhatalóság, a rendőrség által kirendelt igazságügyi szakértő és a légi jármű üzemeltetőjének részvételével került sor a balesetben érintett légi jármű részletes műszaki átvizsgálására. A jelenlévők által egyhangúlag elfogadott jegyzőkönyv szerint:

„A műszaki szemle megállapításai alátámasztották a korábbi helyszíni szemle következtetését, miszerint a motorleállítás oka a baloldali állásban lévő benzincsap átváltásának elmulasztása okozta.

A baloldali tartályban lévő teljes benzinmennyiség kifogyott, és ennek következtében az üzemanyag tápszivattyú már csak levegőt tudott továbbítani.”.

Repülőtér

Őcsény repülőtér (LHOY) Szekszárd és a Duna között, Őcsény település mellett 90 m tengerszint feletti magasságon terül el. Egy 1260 x 150 méteres, 17/35 tájolású, füves futópályával rendelkezik.

Időjárási és fényviszonyok

A baleset nappali fényviszonyok és akadálytalan látás mellett következett be. Az időjárást 3-5 m/sec erősségű, délnyugati szél, 25-28°C hőmérséklet, kevés gomolyfelhő mellett túlnyomóan napos idő jellemezte.

Szervezet(ek)

A légi jármű üzemeltetési utasításának I. fejezete írja le a normál repülési eljárások végrehajtását. Eszerint a motor beindítása előtti eljárás része a benzincsapnak arra az oldalra állítása, ahol több tüzelőanyag található.

Elemzés

A Vb a vizsgálat során megállapította, hogy a vontató repülőgép baloldali tüzelőanyag tartályából a vontatási feladatok végrehajtása során a teljes tüzelőanyag mennyiség kifogyott, a jobb oldali tüzelőanyag tartály viszont még több mint 40 liter tüzelőanyagot tartalmazott. A szemtanúk elmondása és az elvégzett vizsgálatok alapján a Vb arra a következtetésre jutott, hogy a légi jármű benzincsapja az eseménnyel érintett felszállás során végig baloldali állásban volt, ezért miután a bal oldali tüzelőanyag tartályból a teljes kifogyasztható benzinmennyiség kifogyott, a motor tüzelőanyag hiányában leállt. Az üres tartályból a tüzelőanyag tápszivattyú már nem tudott tüzelőanyagot továbbítani a motor felé, ezért a pilóta elmondása szerinti újraindítási kísérlet sem járhatott sikerrel. A vizsgálat során a Vb a motor leállítását okozó vagy ahhoz hozzájáruló műszaki meghibásodásra, vagy működési rendellenességre utaló jelet nem talált.

A Vb álláspontja szerint a baleset eredendő oka az volt, hogy a repülőgép pilótája a motor beindítása előtt elmulasztotta a tartályokban lévő tüzelőanyag mennyiségének ellenőrzését, és a benzincsapnak az üzemeltetési utasítás szerinti beállítását (a több tüzelőanyagot tartalmazó jobb oldali tartályra). Felszállás közben a bal oldali tartályban megmaradt kis mennyiségű benzin kifogyasztható része elfogyott, és a motor leállt. Az eleve csekély repülési magasság gyors csökkenése miatt a pilótának ekkor már nem volt reális lehetősége a hiba felismerésére, kijavítására, és a motor újraindítására, így a kényszerleszállás elkerülésére. A légi jármű üzemeltetésére vonatkozó előírások betartásával a baleset elkerülhető lett volna, ezért a Vb biztonsági ajánlás kiadására nem tesz javaslatot.


dr. Nacsa Zsuzsanna
Vb vezetője


Háy György
Vb tagja

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.

Jelen zárójelentés alapján a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

Általános információk

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályaon 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 Függetlenségéről 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: Kbv.),
- 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 üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbv. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben, valamint a 2018. január 01-től az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényben foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Kormány- rendeletben, valamint 2016. szeptember 01-től a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeletben alapul.

A fenti jogszabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között légiközlekedési 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 jelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.
- Jelen jelentés eredeti változata magyar nyelven készült.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség 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.