



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2014-300-4P
REPÜLŐESEMÉNY**

**Budapest
2014. július 22.**

**L410 UVP-E20
OK-WDC**

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 üzembentartói 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, valamint 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) 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 összeférhetlenség 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.

TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Az eset kategóriája repülőesemény
 Légijármű felség- és lajstromjele OK-WDC
 Légijármű üzemeltetője SILVER AIR spol s r.o.
 Az esemény helye Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér körzete
 Az esemény dátuma, időpontja 2014.07.22 9:25 LT

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2014. július 22-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője Háy György, balesetvizsgáló
 tagja Belső István, balesetvizsgáló
 tagja Bogár László, baleseti helyszínelő

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb a leszállás után megtekintette és lefényképezte a légijárművet, meghallgatta személyzetét, lemásolta a személyzet, a repülőgép és a járat érintett okmányait.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya repülőgép
 A légijármű alosztálya nagy repülőgép (MTOW > 5700kg)
 A légijármű típusa L410 UVP-E20
 A légijármű gyártója LET a.s. Csehszlovákia
 A légijármű gyártási éve 1991
 Lj. azonosító jele/gyártási száma 912531
 Futómű elrendezés orrfutós, behúzható
 Hajtómű kategóriája turbolégcsavaros
 Hajtómű típusa Walter M 601 E
 Hajtóművek száma 2 db
 Légijármű sérülése nem sérült

Repülés adatai

Repülési szabályok IFR
 Repülés célja kereskedelmi
 Felszállás helye, időpontja LHBP, 2014. július 22. 09:20 LT
 Vízbe érkezés helye, időpontja LHBP, 2014. július 22. 09:50 LT

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok VMC
 Napszak nappal
 Időjárási körülmények (METAR / TAF) LHBP 220730Z 07008KT 8000 -RA FEW006 SCT030 BKN080 21/19 Q1009 NOSIG=

Személyzet adatai

	Beosztás	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC) pilot flying (PF)	ATPL	1.osztályú
2.	Másodpilóta pilóta (F/O) pilot monitoring (PM)	CPL	1.osztályú

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A repülőgép esős időben teheráruval megrakva indult Budapestről (LHBP) Kolozsvár (LRCL) felé. A felszállás után mintegy 5 perccel, 4200 láb magasságban a bal oldali elsődleges repülőgépvezető műszer (PFD) meghibásodott, és mindkét pilóta elektromos égés szagát érzékelte, de látható füstöt nem tapasztaltak. A parancsnok a visszafordulás mellett döntött. Technikai problémára hivatkozva bejelentették szándékukat a légiforgalmi irányításnak, sürgősségi- vagy vészhelyzetet nem deklaráltak. Az légiforgalmi irányítás engedélyezte a visszafordulást, és riasztotta a tűzoltókat, de beavatkozásukra nem volt szükség. A repülés után átvizsgálás során a bal oldali PFD műszer házáat jelentős mértékben nedvesnek találták.

ELEMZÉS

A rendelkezésére álló információk alapján a Vb arra a meggyőződésre jutott, hogy a gyenge esőben felszálló repülőgép bal oldali szélvédő üvegének rosszul záró tömítése mellett esővíz szivárgott a pilótafülkébe. A víz a műszerfal tetejére jutva utat talált a beépített műszerekhez és az azokhoz vezető elektromos kábelekhöz. A kábeleket és egyéb fém részeket összekapcsoló vízréteg révén rövidzárlat alakult ki. A zárlaton átfolyó erős áram felmelegíthette az érintett vezetékeket, és megzavarta az érintett berendezések működését.

A hajózószemélyzet az eset idején megfelelő jogosultsággal, és képesítéssel, az adott repülési feladatra kellő tapasztalattal rendelkezett. A repülést a hatályban lévő előírásoknak megfelelően hajtotta végre.

A légi jármű repülésre alkalmas volt. Rendelkezett érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal. Az okmányai alapján a hatályban lévő előírásoknak, és az elfogadott eljárásoknak megfelelően felszerelték és karbantartották.

KÖVETKEZTETÉSEK**Eset okai**

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

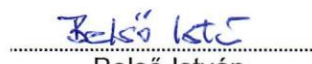
- a szélvédő tömítelensége miatt esővíz jutott a műszerfal mögötti térbe, majd
- a bejutott nedvesség miatt zárlatos lett, és meghibásodott a parancsnok PFD műszere


BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2018. január 05.


 Háy György
 Vb vezetője


 Belső István
 Vb tagja


 Bogár László
 Vb tagja