



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

2014-373-4P

RFO/124/8/2016.

ZÁRÓJELENTÉS

2014-373-4P
Légiközlekedési baleset

Páty
2014.09.08

RANS-S12 Airalie
35-34

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 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 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,
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM 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 a légiközlekedési balesetek és a súlyos repülőesemények független szakmai vizsgálatát végzi, és független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756 Légijármű balesetek és események kivizsgálási kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- Jelen Zárójelentés-tervezet 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 Közlekedésbiztonsági Szervezet kormánytisztviselője és a vizsgálóbizottság más tagja köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az ad

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	légiközlekedési baleset	
Légijármű felség- és lajstromjele	35-34	
Légijármű üzembentartója	magánszemély	
Az esemény helye	Páty DK 100 m	
Az esemény dátuma, időpontja	2014.09.08	12:25 LT

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2014. július 17-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője	dr. Nacsa Zsuzsanna, balesetvizsgáló
tagja	Szilágyi Endre, balesetvizsgáló
tagja	Szentesi László, baleseti helyszínelő

A szakmai vizsgálat áttekintése

A Vb. a vizsgálat során:

- 2014. szeptember 08-án helyszíni szemlét végzett,
- meghallgatta a légijármű pilótáját,
- egyéb szemle keretében megvizsgálta a légijármű motorját, tüzelőanyag és elektromos rendszerét, valamint kézikönyvét és műszaki dokumentációját,
- beszerezte a pilóta repülési okmányait,
- beszerezte és áttanulmányozta a légijármű üzemeltetésére, valamint a légijárműbe szerelt motor típusára vonatkozó kézikönyveket.

Légijármű adatai

A légijármű osztálya	ultrakönnyű
A légijármű alosztálya	ULA2 motoros
A légijármű típusa	RANS S-12
A légijármű gyártója	Rans Aircraft Kansas, Hays
A légijármű gyártási éve	1992
Lj. azonosító jele/gyártási száma	35-34 / 0192168
Futómű elrendezés	orrfutós, merev
Hajtómű kategóriája	dugattyús
Hajtómű típusa	Rotax 582 UL DCDI
Hajtóművek száma	1 db
Légijármű sérülése	jelentős

Repülés adatai

Repülési szabályok	VFR
Repülés célja	magán/Sport
Felszállás helye, időpontja	Farkashegy Repülőtér
Leszállás helye, időpontja	Páty DK 100 m

Meteorológiai adatok

Látási viszonyok	VMC
Napszak	nappal

Személyzet adatai

	Beosztás	Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC)	Pilóta	bizonyítvány
			2.osztályú

Személyi sérülések

Az esemény során személyi sérülés nem történt.

Repülés lefolyása

A pilóta a 35-34 azonosító jelű, RAMS-S12 típusú légijárművel Farkashegy Repülőtérrel történt felszállás után, kedvtelési célú repülést hajtott végre Páty térségében. A légijármű pilótája Farkashegy Repülőtér forgalmi körére történő besoroláshoz készülődve, kb. 300 m magasan észlelte, hogy a légijármű motorja hirtelen leállt. A pilóta egyszer megpróbálta újraindítani légijárműve motorját, de ez a próbálkozás nem járt sikerrel. Az álló motorra és az alacsony magasságra tekintettel a pilóta elhagyva a lakott területet, kényszerleszállást hajtott végre. A légijármű a Pátyi domb tetején lévő erdős, bokros területen, a sűrű fatörzsek, faágak között fennakadva, a talajtól 1,5-2 m távolságra került nyugalomba.

Az eset során személyi sérülés nem történt, a légijárműben jelentős anyagi kár keletkezett.

ELEMZÉS

A Vb a helyszíni szemle során megállapította, hogy a légijárműre szerelt négytollú légcsavarnak nem minden tolla sérült, ebből arra a következtetésre jutott, hogy a légijármű motorja - a pilóta elmondását megerősítve - a növényzetbe csapódáskor állt.

A Vb a helyszíni szemle alkalmával megállapította még, hogy:

- a műszerfalán lévő üzemanyag pumpa feliratú kapcsoló "aus"(ki) állásban volt, amit saját elmondása szerint a pilóta kapcsolt le a kényszerleszállás során,*
- a motor üzemanyag ellátásának biztosítására egy elektromos üzemanyag pumpa volt beépítve az üzemanyag tartály és a motor közti üzemanyag vezetékbe,*
- a légijármű üzemanyag tartálya több mint háromnegyedig volt üzemanyaggal, ezért annak elfogyása nem okozhatta a motor leállását.*

A helyszíni szemle megállapításai és a pilóta beszámolója sem adott elegendő információt a motorleállítás okának megállapításához, ezért a Vb egyéb szemle keretében, részletes vizsgálatnak vetette alá a légijármű kézikönyvét és műszaki dokumentációját, valamint műhely körülmények között a motort és a hozzá kapcsolódó rendszereket. A Vb a kézikönyv és a műszaki dokumentáció vizsgálata során az elektromos üzemanyag pumpa (AC pumpa) előírás szerinti rendszeres, szemrevételezéssel történő vizsgálatán túl, annak javítására, cseréjére vonatkozó bejegyzést nem talált, amiből arra a következtetésre jutott, hogy ez az alkatrész az összeszerelés óta nem volt cserélve. A részletes műszaki vizsgálat alkalmával ezt a feltételezést megerősítette a pumpa jól látható külső állapota is. A Vb a további vizsgálat során megállapította, hogy az üzemanyag ellátást biztosító elektromos pumpa műszaki elhasználódása miatt megszorult, aminek következtében egyrészt a pumpa elektromos biztosítására szolgáló olvadó biztosíték kiégett, másrészt megszűnt a motor tüzelőanyag ellátása, és ez vezetett a motor leállításához.

Mivel a motor leállása - a pilóta elmondása szerint - kb. 300 m magasságban következett be, kb. 5 km-re a repülőtértől, így a légijármű siklási képességeire tekintettel az oda való visszatérés nem volt lehetséges, ezért a pilóta kénytelen volt terepre szállni. A pilóta elmondása szerint, a kényszerleszállásra kiválasztott sík terepet azért nem érte el, mert a légijármű az általa vártnál nagyobb mértékben süllyedt az álló motorral való siklás során, és fennakadt (belemerült) a siklópálya alatti domb tetején lévő fák koronájában.

A légi jármű pilótája az eset idején az adott repülési feladatra megfelelő jogosultsággal és képesítéssel rendelkezett.

A légi jármű rendelkezett érvényes légi alkalmassági tanúsítvánnyal.

KÖVETKEZTETÉSEK

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálat során arra a következtetésre jutott, hogy az esemény bekövetkezésének az oka az volt:

- hogy műszaki elhasználódása miatt a légi jármű elektromos üzemanyag pumpája megszorult, és ezzel megszűnt a motor üzemanyag ellátása.

BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2016. február 25.



dr. Nacsá Zsuzsanna

Vb vezetője



Szilágyi Endre

Vb tagja



Szentesi László

Vb tagja