



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

Ügyintéző: Erdősi Gábor
Iktatószám: KBSZ/17010-2/2018-ITM

***Innovációs és Technológiai Minisztérium
Közlekedésbiztonsági Szervezet
Repülési és Baleseti Helyszínelési Osztály***

Budapest

*Kőér utca 2/A, LAURUS Irodaház
1103*

Tárgy: A 2018-053-4 számú légiközlekedési baleset szakmai vizsgálatának megszüntetése

A Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban: KBSZ) a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 7. § (1) bekezdése alapján 2018-053-4 eseményszám alatt szakmai vizsgálatot indított a 2018.01.31. napján, Zirc-Tündérmajor munkarepülési célú leszállóhelyen történt légiközlekedési baleset okának feltárása céljából.

Esemény leírása

A lajstromnyilvántartásból 2017. november 10-én törölt EXEC-90 típusú 5100 gyártási számú helikopterrel 2018.01.31-én a tulajdonos –aki nem rendelkezett a típusra érvényes szakszolgálati engedéllyel– és egy magánszemély próbarepüléseket hajtott végre. A repülés célja az évek óta érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal nem rendelkező légijármű újbóli üzembeállítása volt. A baleset napján a délelőtti órákban kezdték meg tesztrepüléseiket. Először 6-7 perc melegítés után körülbelül 15 percet alacsonyan repülve tesztelték a kormányokat többszöri le-felszállással. Leszállás után körülbelül fél óra elteltével indultak el –a motor ismételt melegítése után– a balesethez vezető repülésükre. Emelkedés közben lassú előrehaladás folyamán 8-10 méter föld feletti magasságban a légijármű motorja minden előzmény nélkül leállt és ebből a magasságból a légijármű függőlegesen földnek ütközött. Az eset során a légijárműben tartózkodó két személy súlyos sérüléseket szenvedett, valamint a légijármű súlyosan megrongálódott.

Tett intézkedések

A Közlekedésbiztonsági Szervezet Kbt 9. §-a alapján adatgyűjtést végzett, amely során megvizsgálta a rendelkezése álló információkat, valamint a helyszíni szemle alkalmával tanút hallgatott meg. Bekérte a társhatóságok által készített dokumentumokat, melyeket elemzett.

A helyszíni szemle folyamán a Vb a motorleállás okának feltárását helyezte előtérbe. Ellenőrizte a tüzelőanyag ellátó rendszer állapotát. Ennek során a Vb pálcával ellenőrizte a tartályokban lévő tüzelőanyag-mennyiséget, és a mennyiségmérő műszer mutatását, végül

megbontotta a tartályfelek alsó pontján lévő motor felé vezető tüzelőanyagágak csatlakozásait. Megállapítást nyert, hogy a légi jármű mindkét oldali –egymással összekötött– tartálya sérülésmentes. Az esemény helyszínén tüzelőanyag szivárgásra, vagy tüzelőanyag maradék jelenlétére utaló jel nem volt. A körülbelül 1 méter hosszú mérőpálcán értékelhető tüzelőanyag szint nem látszott. Ezt követően a Vb a légi jármű elektromos rendszerét áram alá helyezte és ellenőrizte a tüzelőanyag-mennyiség mérő műszer mutatóját. A mérőműszer üzemképesnek bizonyult és üres értékhez nagyon közeli tüzelőanyag-mennyiséget mutatott. Ezt követően a Vb tüzelőanyagmintát próbált kinyerni melyhez lecsatlakoztatta a két tartályfél alsó pontjain lévő tüzelőanyag betápláló ág csatlakozóit. A csatlakozócsonkokon keresztül tüzelőanyagot nem sikerült venni.

A helyszíni szemle valamint a társhatóságok által szolgáltatott adatok elemzését követően megállapítható hogy a motor leállását a tüzelőanyag-ellátó rendszerben fennálló tüzelőanyag hiánya okozta.

Az adatokat és a körülményeket értékelve a 2005. évi CLXXXIV. törvény 7. § (1) bekezdés értelmében az ügy a Közlekedésbiztonsági Szervezet részéről szakmai vizsgálatot, illetve további intézkedést nem igényel, ezért lezártnak tekintem.

Budapest, 2018. december „ „

Üdvözlettel:

dr. Becske Loránd
főosztályvezető
(P. H.)