



Nyár a légi közlekedésben

A repülés nagy szezonja a nyár, hiszen ekkor rajzanak ki a sport- és hobbirepülők, illetve sokasodik meg a légi forgalom a nyaralókat szállító charterjáratok miatt.

Nem is olyan régen még a repülősök is tartottak szezonnyitót április közepe táján, majd búcsúztak októberben a gépmadaraitól. Ma már ez az ünnepi nyitás, illetve zárás nem igazán divat, de attól még a repülőterek egyszerre csak megtelnek sürgő-forgó emberekkel, előkerülnek a hangárok-ból a kisrepülőgépek vagy az egyéb repülőeszközök, mint például a motoros és gyalogsárkányok vagy a siklóernyők. A turisztikai előszezon kezdetével a nagy légitársaságok is átállnak a nyári menetrendre, és igyekeznek kapacitásait minél inkább csúcsra járatni, megnő a hazai induló és érkező, valamint az átrepülő járatok száma. Egysszóval májustól szeptember végéig igazi csúcsporgalomban van a légtérben.

Az idei nyári szezon a repülésbiztonság szempontjából a nagygépes területen igen jó volt, míg a kisépítési területen a korábbi évek átlagához hasonlóan alakult.

Május elejétől szeptember végéig a KBSZ-hez összességében a sokéves átlagnak megfelelő számú bejelentés érkezett a légi közlekedés terü-

letéről. Ez az idei 241 bejelentés az átlagolvasó számára talán kevésbé tűnhet kedvezőnek, de tudni kell, hogy a repülés, és itt elsősorban a nagygépes repülésről van szó, rendkívül fegyelmetelt világ, a legkisebb, még repülésbiztonsági vonzattal sem rendelkező eseményt is bejelentik a KBSZ-nél. Mi sem jelzi ezt jobban, mint hogy a 241 bejelentésből 189 bizonyult csak repülőeseménynek, és ezek közül is csak 26 érte el azt a szintet, amit a KBSZ-nek a nemzetközi elvárások és az azt követő hazai szabályozás alapján kötelezően vizsgálnia kell.

A polgári repülés területéről érkezett bejelentések számának alakulása a vizsgált öt hónapban (május–szeptember) havi bontásban, 2006–2011 (1. táblázat)

A nemzetközi elvárások, sőt most már európai szabályok szerint egy adott ország balesetvizsgáló szervezetének nemcsak a hazai repülőgépek eseményeivel kell foglalkoznia, hanem függetlenül a lajstromozó országtól, minden olyan légiközlekedési balesettel vagy súlyos repülőeseménnyel, amely az adott ország légterében vagy területén történt. Ennek következménye, hogy a bejelentések csaknem fele – pontosan 104 – külföldi ország lajstromában lévő légi járművet érintett.

A polgári repülés területéről érkezett bejelenté-

sek számának alakulása a vizsgált öt hónapban (május–szeptember) az érintett légi jármű tömeghatára szerint, 2006–2011*

(2. táblázat)

A kereskedelmi utas- és áruszállítók körében (ezek az 5700 kg MTOM feletti légi járművek) szerencsére az idei nyáron sem történt baleset. Súlyos repülőesemény is „csak” három, ebből egy külföldi lajstromban lévő repülőgéppel. Ez utóbbinál a budapesti felszállást követően a hajtóműben tűz keletkezett, ezért a gép visszafordult és biztonságosan landolt a Liszt Ferenc repülőtéren. A magyar lajstromban lévő repülőgépek eseményei közül az egyik műszaki probléma volt, amelyet gyorsan és jól megoldott a személyzet, a másik az a görögországi esemény, amely a magyar sajtóban is napvilágot látott: egyik repülőgépünknek az alsó hátsó lemeze a landolásnál 3–4 méter hosszban a futópályához ért, és emiatt sérült a légi jármű borítása.

Az, hogy ejtőernyős, siklóernyős és gyalogsárkány kategóriákban nem jelentettek súlyos repülőeseményt, nem azt jelenti, hogy nem is történt ilyen. Sokéves tapasztalat, hogy ezekről a területekről csak a legsúlyosabb eseményekről, a balesetekről szerez tudomást a KBSZ, és akkor is gyakorlatilag csak a mentésben részt vevő szervezetektől.

A sport- és hobbirepülésben az idei nyár az általános adatokat tekintve akár még jónak is mondható lett volna, de sajnos több – három – halálos baleset is történt ebben a kategóriában. A vizsgált hónapokban egy siklóernyős, majd egy motoros sárkányrepülő pilótája és utasa szenvedett halálos balesetet, és a hazai kisépítési világ is elvesztette egy pilótáját.

A két vonatkozó táblázatból az olvasható ki, hogy a sport- és hobbirepülésben összességében a balesetek száma még némileg csökkent is az elmúlt évekhez viszonyítva, a súlyos repülőesemények száma pedig valahol az átlag körül alakult – eltekintve a 2010. év kiugróan magas adataitól. Mindennek a kedvező megítélését azonban felülírja a fentiekben említett három halálos baleset. A halálos balesetek számát tekintve a KBSZ megalakulásától, 2006-tól vizsgálva a két legfájdalmasabb év a 2006. és a 2009. volt, amikor is öt-öt halálos baleset történt. 2007-ben és 2008-ban ebben az időszakban egyaránt két-két halálos baleset történt, míg a 2010. évben egy.

Bajkó Erika

Közlekedésbiztonsági Szervezet
kommunikációs vezető

* MTOM – a légi jármű maximális felszállótömege

