



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

218/2006

légiközlekedési baleset

Hajdúszoboszló repülőtér

2006. 07. 09.

FREE X FLAIR S típusú siklóernyő

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen vizsgálatot

- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
 - a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 20/1997. (X.21.) KHVM rendelet 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 foglaltak alapján,
 - illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.
- (A Kbt. és a 123/2005. (XII.29.) GKM rendelet együttesen a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:
- a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről,
 - b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről.)
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1. napjától 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 nem súlyos repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO DOC 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

Meghatározások és rövidítések

KHVM	Közlekedési, hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KLH	Katonai Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgáló bizottság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
PLH	Polgári Légiközlekedési hatóság

Az eset összefoglalása

Az esemény kategóriája	ACCID /légiközlekedési baleset/
A légi jármű gyártója	FREE X FLAIR S típusú siklóernyő
típusa	011-64282-H
gyári száma	CB 33461
azonosítója	a sérült tanuló pilóta
tulajdonosa	Szabad Repülők Szövetsége
üzemeltetője	
A baleset napja és időpontja (UTC)	2006. július 09. 19. óra 30. perc
helye	Hajdúszoboszló repülőtér
A baleset kapcsán elhunytak/súlyos sérültek száma	1 fő
A légi jármű rongálódásának mértéke	a légi jármű nem sérült
Lajstromozó állam	lajstromozásra nem kötelezett légi jármű
A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: Közlekedésbiztonsági Szervezet, (továbbiakban KBSZ)	

Az eset összefoglaló áttekintése

A vizsgálat adatai: A KBSZ ügyeletére az esetet 2006. július 10-én 09 óra 40 perckor, a Hajdú- Bihar- megye légrendészeti vizsgálatokkal megbízott rendőrtisztje jelentette be.

A KBSZ ügyeletese:

- 09 óra 45 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 09 óra 52 perckor tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletesét.

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2006. 09. 21-én szakmai vizsgáló bizottságot (továbbiakban Vb) jelölt ki:

Vb vezetője	Janovics Ferenc eseményvizsgáló
Vb tagja	Farkas Attila helyszínelő technikus
tanácsadó	igénybevétele nem volt szükséges
külföldi szakértő	igénybevétele nem volt szükséges
eseti szakértő	igénybevétele nem volt szükséges

A vizsgáló bizottság az ügyben tett nyilatkozatok és meghallgatások alapján készült zárójelentés tervezetét a KBSZ főigazgatója aláírásával, a 2005. évi CLXXXIV. törvényben meghatározott illetékeseknek észrevételezés céljából megküldte. Mivel észrevétel a meghatározott határidőn belül nem érkezett, ezért jelen zárójelentés a tervezet tartalmát változtatás nélkül tartalmazza.

1. Ténybeli információk

Előkészítés

A tanuló pilóta oktatójának elmondása szerint a kérdéses napon 15. 00 órakor kezdte meg a tanulók oktatását.

A balesetben sérült tanuló, csőrlésből való leoldás után, iskolakör és célleszállási feladatot kapott.

1.1. A repülés lefolyása

A tanuló pilóta az első feladatát rendben végrehajtotta, körülbelül 19 órakor került sor a második feladatára. A leszálló irányra való forduláskor (kb. 80 méteren) a kupola bal oldala spontán becsukódott, majd hibás pilóta manővert követően a földre spirálozott. A fordulóból való földetérés következményeként a tanuló pilóta nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utassok	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Kisebbs/semmsilyen	-	-	-

1.3. A légijármű sérülése

A légijármű a balesetből kifolyólag nem sérült.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

1.5. A személyzet adatai

A siklóernyős pilóta:

Kora, neme: 20 éves nő

Szakmai engedélye:

Képesítése: siklóernyős növendék I. (tanuló)

Jogosítása: Oktató irányítása mellett alapfokú gyakorló repüléseket végezhet,

Repült ideje/felszállások a tanuló repülési naplója szerint:

Összesen	39 startot hajtott végre
Utolsó 12 hónapban	16 csőrléses startot hajtott végre
Utolsó harminc napban	02 csőrléses startot hajtott végre

1.6. A siklóernyő adatai

siklóernyő gyártás ideje	2000	érvényessége
kategória	DHV 1-2	2006. 12. 31.
visszatérítő berendezés	May-Day Plus	2006. 12. 31.
biztosítás	ülés biztosítás	2012. 12. 31.

1.7. Meteorológiai adatok

A repülésvezető naplójának az adott napra vonatkozó adatai szerint:

- közepesen felhős ég,
- szél iránya 160-170^o -ról,
- szél erőssége 2-3m/sec.

1.8. Navigációs berendezések

A navigációs berendezések a baleset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés

A siklórepülő tanuló rendelkezett rádióadó-vevő készülékkel. A kiképzési tematika vonatkozó része a tervezett feladathoz a készülék használatát javasolja.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtér adatai a baleset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra és feladathoz nincs is előírva.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légiközlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvosi vizsgálatok adatai

A zárójelentés tervezet elkészítése idején nem állt a vizsgáló rendelkezésére.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

A kialakult repülési helyzetben a siklóernyős tanuló pilóta nem volt életveszélyes helyzetben.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbák és kísérletek nem voltak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1.17. A szervezetek jellemzése

A Vb megállapította, hogy a kialakult balesetben a szervezetek elemzése nem szükséges.

1.18. Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során új módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. Elemzés

2.1. A sérült tanuló siklóernyős a balesetkor rendelkezett a képzéshez előírt dokumentumokkal, 23 kisdombos és 16 csőrléses start bejegyzéssel.

2.2. A légköri viszonyok (szélirány, szélesség) a képzés tervezett feladataihoz megfelelőek voltak, a tanulónak csőrlésből végrehajtott iskolakör és célrasszállás volt a feladata, amelyből egy feladatot, a balesetet megelőzően már sikeresen végrehajtott.

2.3. 19. 00 órakor a kiképző oktató kb. 400 méter magasra csőrlötte fel a tanulót. A kötélről való leoldás után jobb oldali iskolakör végrehajtásakor az oktató rádióan történő utasítására a siklóernyős tanuló széliránnyal szemben gyorsító berendezést használt.

A tanuló folyamatosan süllyedt, majd kb. 80 méter magasságon a kupolán spontán baloldali féloldalas csukódás lépett fel, amely néhány másodperc után magától visszanyílt.

2.4. A tanuló megijedt a spontán jelenségtől és a bal oldali irányítózsínór erőteljes lehúzásával bal fordulót kezdett, aminek intenzitását, testének a beülőben való asszimmetrikus terhelésével csak tovább fokozta.

Az oktató rádióan többször utasította a tanulót, hogy engedje el az irányító zsínókat. A tanuló ennek a felszólításnak nem tett eleget.

Az oktató ezt követően a mentőeszköz kidobására szólította fel a folyamatosan spirálozó tanulót, amit szintén nem hajtott végre.

A tanuló kis merülési és nagy vízszintes sebességgel ért földet, aminek következtében nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

3. Következtetések

A baleset közvetlen oka a spirál közbeni nagy sebességgel való földetérés volt.

A meghallgatott szemtanúk elmondása alapján nyilvánvalónak látszik, hogy a tanulónál a kupola féloldalas csukódása – amelyet a képzés folyamán eddig nem tapasztalt- pánikhelyzet kialakulásához vezetett.

A tanuló a kupola spirálozásának kialakulását követően egy testtartásba bemerevedve nem volt képes oktatójának rádióan adott útmutatását értelmezni, és azt lekövetni.

Az oktató a mentőeszköz alkalmazásához szükséges mozdulatsorral igyekezett oldani a spirálozást előidéző tartást, amelyre a tanuló földetéréséig nem reagált.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. Tv. 73. §-ának (2) bekezdésében rögzített felhatalmazása alapján készülő jogszabály írja elő a siklóernyősök képzésére történő részvétel feltételeként a jelölt egészségügyi- pszichés alkalmasságának előzetes orvosi követelményeit, tartalmazó rendeletet.

4. Biztonsági ajánlások

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

Budapest, 2007. március " 09 " "

Janovics Ferenc
vizsgálóbizottság vezetője

Farkas Attila
vizsgálóbizottság tagja