



ZÁRÓJELENTÉS

2006-297-4

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Eged-hegy Dk-i starthely
2006. augusztis 19.

SKY ATIS 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 légi közlekedésről 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 légi közlekedési balesetek, a repülőesemények és a légi közlekedési 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 légi közlekedési 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 légi közlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a nem súlyos repülőeseményeket, illetve légi közlekedési 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	Vizsgálóbizottság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
PLH	Polgári Légiközlekedési hatóság

Az eset összefoglalása

Az esemény kategóriája	ACCID /légiközlekedési baleset/
A légi jármű gyártója	
típusa	SKY ATIS típusú siklóernyő
gyári száma	2004-04-11-0275
azonosítója	EE-124
tulajdonosa	a sérült
üzemeltetője	Szabad Repülők Szövetsége
bérlője	
A baleset napja és időpontja (UTC)	2006. augusztus 19. 17 óra 10 perc
helye	Eged-hegy Dk-i starthely
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. augusztus 20-án 09 óra 15 perckor a Szabadrepülők Szövetsége BISZ főmunkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. augusztus 20-án 09 óra 25 jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2006. augusztus 20-án 09 óra 30 a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletesének.

A légiközlekedési baleset szakmai vizsgálatára 2006. 09. 23-án Vizsgálóbizottság (továbbiakban Vb került kijelölésre:

Vb vezetője	Janovics Ferenc balesetvizsgáló
Vb tagja	Farkas Attila helyszínelő technikus
tanácsadó	igénybevétele nem volt szükséges

A Vizsgálóbizottság 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 szóban forgó balesetben sérült pilóta elmondása szerint, kb. 13 órára ért a starthelyre, ahonnan 13 óra 30 perckor elstartolt.

1.1. A repülés lefolyása

A pilóta az első repülését követően, 15 óra körül visszaszállt az általa kiválasztott területre. A leszállás végrehajtása során, földetéréskor nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Kisebb/semmilyen	-	-	-

1.3. A légi jármű sérülése

A légi jármű a baleset következtében 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 40 éves férfi
 Szakmai engedélye
 Képesítése siklóernyős növendék II
 Jogosítása Oktató iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül, gyakorló repüléseket, oktatója jelenlétében, középfokú gyakorlati repüléseket végezhet.

Repült ideje/felszállások repülési naplója szerint

Összesen 130 óra 47 perc
 Utolsó 12 hónapban 89 óra 11 perc
 Utolsó harminc napban 33 óra 23 perc

1.6. A siklóernyő adatai

Siklóernyő		érvényessége
Gyártás ideje	2004.	2006. december 31.
Kategória	DHV 1-2	2006. december 31.
Visszatérítő berendezés	Independent Joker	nem ismert
Biztosítás	SzRSz	2006. december 31.

1.7. Meteorológiai adatok

A Vb az időjárás körülményeit a sérült elmondása alapján vette figyelembe, mely szerint az idő repülésre alkalmas volt.

1.8. Navigációs berendezések

GPS- MAP 60-C, varió (Braunige ICU Comfort)

1.9. Összeköttetés

A siklórepülő nem rendelkezett adóvevő készülékkel, de a tervezett feladathoz a tematika nem is írja elő.

1.10. Repülőtéri adatok

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

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijárművön nem volt adatrögzítő, a pilótára rögzített GPS nem volt bekapcsolva, de a tervezett feladathoz nem is volt előírva.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légiközlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvosi vizsgálatok adatai

A zárójelentés elkészítése idején nem állt a vizsgálobizottság 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 pilóta nem volt életveszélyes helyzetben, így a túlélés lehetősége nem került elemzésre.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak le, a véleményalkotáshoz nem volt rá 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

A pilóta ismételt felszállása kb. 13 óra 30 perc körül történt.

Az időjárás változott, aminek következtében több siklóernyős idő előtti leszállásra kényszerült. A később megsérült pilóta ezt felismerve, valamint arra figyelemmel, hogy személygépkocsija a starthely mellett van, úgy döntött, hogy a starthelyre száll vissza.

A pilóta elmondása szerint a starthelyen nem készültek startra, így meglátása szerint, a tervezett leszállás a földön nem zavart senkit.

A starthely közepén, kb. 2 méterre a földetéréshez, kiállt a beüléből, amely mozdulattól az addig 50% féken tartott szárnyat szándékolatlanul tovább fékezte, ennek következtében a szárny átesett.

Valószínű, a kelleténél magasabban helyezkedett be, aminek következményeként fékezni kellett a szárnyat.

A szárny hátracsúszott állapotban került, amelynek következtében a pilóta nagy függőleges sebességgel ért földet.

A Vb véleménye szerint, nagy a valószínűsége annak, hogy a pilóta az átesett szárny alá lendülve tengelye körül is elmozdult.

A nagy függőleges sebességből való földet érés és a tengelye körül való elmozdulás okozhatta a bekövetkezett sérülést.

3. Következtetések

A későbbi sérült, siklóernyős pilóta felszerelése alkalmas volt a repülés végrehajtására, rendelkezett a repüléshez ajánlott léginavigációhoz szükséges műszerekkel.

A sérült siklóernyős a Siklóernyős Növendék II. vizsgája alapján jogosult volt „Oktatója iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repülésekre”.

A légköri viszonyok (szélirány, szélsébség) az adott helyen a repülés megkezdésekor ideálisak voltak, amit az előzőleg repült 1 óra 30 perc is bizonyít.

A baleset közvetlen oka, a nagy függőleges merülésből eredő földet érés volt.

4. Biztonsági ajánlások

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2007. március 16.

Janovics Ferenc
Vizsgálóbizottság vezetője

Farkas Attila
Vizsgálóbizottság tagja