



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2006 - 298 - 4
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Eged-hegy,
2006. augusztus 19.**

NOVA X-RAY típusú siklóernyő

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülésemény 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 függelékének 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

GKM Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

ICAO Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
International Civil Aviation Organization

KLH Katonai Légügyi Hivatal

Vb Vizsgálóbizottság

KBSZ Közlekedésbiztonsági Szervezet

PLH Polgári Légiközlekedési Hatóság

Kbvt. A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési
események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	ACCID /légiközlekedési baleset/		
A légi jármű			
típusa	NOVA X-RAY típusú siklóernyő		
gyári száma	1999-17850		
azonosítója	EE-108		
tulajdonosa	a sérült		
üzemeltetője	Szabad Repülők Szövetsége		
Az eset napja és időpontja (UTC)	2006. augusztus 19. 18. óra 10. perc		
helye	Eged-hegy délkeleti leszállóhely		
Az esetben elhunytak / súlyos sérültek száma	1 fő súlyos sérülés		
A légi jármű rongálódásának mértéke	a légi jármű nem sérült		
Lajstromozó állam	lajstromozásra	nem	kötelezett
	légi jármű		
Az eset 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 20 perckor, a Szabadrepülők Szövetsége BISZ főmunkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2006. augusztus 20-án 09 óra 35 perckor jelentette az esetet KBSZ ügyelet vezetőjének, majd
- 2006. augusztus 20-án 09 óra 40 perckor tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletését.

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2006. szeptember 23-án szakmai vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb.) jelölt ki:

vezetője	Janovics Ferenc eseményvizsgáló
tagja	Farkas Attila helyszínelő technikus

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.

Jelen zárójelentés

a helyszíni szemle, a tanúk meghallgatása és az időjárás szakértő véleménye alapján készült.

A Vb tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet megelőzően, a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt.

A Vb tagjai munkájukat a Vb vezetőjének irányítása alatt végezték. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

A Vb az eljárása során

- a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette:
- szabadon megvizsgálta az esemény helyszínét, a légi járművet, annak tartozékait, illetve sérüléseit,
- az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta.
- A Vb rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely a légi jármű tulajdonosának, üzemben tartójának, a repülőtér üzemben tartójának, légiforgalmi szolgálatnak vagy a légiközlekedési hatóságnak a birtokában volt.
- A szakmai vizsgálat során az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légi jármű légi alkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légi jármű gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a légiforgalmi irányítással, a repülőtér üzemben tartásával foglalkozó szervek; a légiközlekedési hatóság a szakszemélyzet stb.) együttműködtek. A Vb vezetője által kijelölt részfeladatokat (szaktevékenységet) ellátták, és a tényállás tisztázása érdekében hozott rendelkezéseit végrehajtották.

1. Ténybeli információk

Előkészítés

A sérült elmondása szerint kb. 12 órára ért a starthelyre, ahonnan két startot hajtott végre balesetmentesen. Technikai okok miatt, a következő startra csak 18 óra után került sor.

1.1. A repülés lefolyása

A pilóta a harmadik startját követően, az időjárás rosszabbra fordulása miatt leszállóhely felé repült. A leszállás folyamatában történt lebegtetés közben, egy vaddisznótúrásban elakadt. Jobb kezére támaszkodott, aminek következtében jobb csuklója eltört.

1.2. Személyi sérülések

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

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	29 éves férfi
Szakmai engedélye	
Képesítése	siklóernyős növendék II
Jogositása	Oktató iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket, oktatója jelenlétében középfokú gyakorlati repüléseket végezhet.
Repült ideje/felszállások repülési napló szerint	
Összesen	36 óra 37 perc
Utolsó 12 hónapban	02 óra 55 perc
Utolsó harminc napban	01 óra 12 perc

1.6. A siklóernyő adatai

siklóernyő		érvényessége
gyártás ideje	1999.	2006. december 31.
kategória	DHV -2	2006. december 31.
visszatérítő berendezés	Sigma	nem ismert
biztosítás	-	2006. december 31.

1.7. Meteorológiai adatok

Hőmérséklet	30° C
Szélirány	délkeleti
Szélesség	1-2 m/sec
Jellemzők	időjárási front kezdete

1.8. Navigációs berendezések

Varió-mérő.

1.9. Összeköttetés

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

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 pilóta nem volt életveszélyes helyzetben, így a túlélés lehetőségének tárgyalása az ügyben nem került elemzésre.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, 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 újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

2.1. A sérült siklóernyős 1998. szeptember 10-én tette le a Siklóernyős Növendék II. vizsgát, amely feljogosítja „Oktatója iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repülésekre”.

2.2. A sérült felszerelése alkalmas volt a repülés végrehajtására.

2.3. A légköri viszonyok (szélirány, szélesebesség) az adott helyen a repülés megkezdésekor ideálisak voltak, amit a sérülést megelőző startok bizonyítottak.

2.4. A sérülést megelőző startokhoz képest az időjárás változott, aminek következtében több siklóernyős is a leszállóba kényszerült.

Ezt felismerve, a sérült úgy döntött, hogy a ő is leszáll. A földet érést a gyenge szélnek megfelelően tervezte. A földet érés lebegtetési szakaszában egy vaddisznótúrást nem tudott elkerülni és lábai elakadtak, minek következtében meglehetősen nagy sebességgel ért földet. A pilóta a földet éréskor jobb kezére támaszkodott, ebből eredően jobb kéz orsócsonttörést szenvedett.

3. Következtetések

A baleset oka a baleset helyszínén előre nem belátható akadályba ütközésből eredő földet érés volt.


A sérült pilóta elmondása szerint tervezett leszállását a földön nem zavart senki.

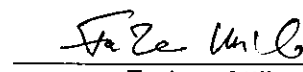
A Vb véleménye szerint a jobb kezére való támaszkodást, és az ebből eredő sérülést egy elakadást követő „kigurulással” ki lehetett volna védeni, amelynek oktatása a siklóernyős alaptanfolyam tárgya.

4. Biztonsági ajánlások

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

Budapest, 2007. július "13"


Janovics Ferenc
Vb vezető


Farkas Attila
Vb tag

