



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2007-348-4
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Csobánka
2006. szeptember 23.**

PRO - DESIGNE 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
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
Vb	Vizsgálóbizottság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság
NKH LI	2007. július 1-jétől Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóság
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	PRO-DESIGNE típusú siklóernyő
gyári száma	nem ismert
azonosítója	KE 604
tulajdonosa	KETTŐ SE siklórepülő szakosztály
üzemeltetője	Szabad Repülők Szövetsége
Az eset napja és időpontja (UTC)	2006. szeptember 23. 12 óra 10 perc
helye	Csobánka ideiglenes starthely
Az esetben súlyos sérültek száma	1 fő
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. szeptember 24-én 13 óra 50 perckor, a Szabadrepülők Szövetsége BISZ főmunkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletes az esetet

- 2006. szeptember 24-én 13 óra 55 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2006. szeptember 24-én 13 óra 58 perckor tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletesét.

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2006. szeptember 29-én szakmai Vizsgáló bizottságot (továbbiakban Vb) jelölt ki:

Vb vezetője	Janovics Ferenc balesetvizsgáló
Vb 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 és a sérült ejtőernyős ugró személyes meghallgatása alapján készült.

A vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség 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,
- megkapott 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,
- az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légi jármű légi alkalmassági 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 szóban forgó balesetben sérült siklóernyős tanuló pilóta elmondása szerint oktatója, a soron következő feladat végrehajtása előtt szóban elismételtette a feladat végrehajtását. A baleset előtti hetet kihagyta, így különösen fontos volt a start technikájának szóbeli átisméltése. A tanuló gyakorolta a szárny felhúzását, majd három lesiklást hajtott végre.

1.1. A repülés lefolyása

A tanuló siklóernyős a harmadik startját követően rövid 15-20 perces szünetet tartott. A negyedik startnál a szárnyat „belefordulós” stílusban indította. A szárny felhúzását követően nem tudott időben lejtőirányba fordulni, megbotlott, letámasztott bal kezére esett, amely következtében bal csuklója eltörött.

1.2. Személyi sérülések

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

1.3. A légi jármű sérülése

A légi jármű a balesetből 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 tanuló pilóta

Kora, neme 23 éves nő

Szakmai engedélye

Képesítése siklóernyős tanuló

Jogosítása oktatója jelenlétében a kiképzési tematikában foglalt gyakorló repüléseket végezhet.

Repült ideje/felszállások kimutatása:

Összesen 6 felszállás

Utolsó 12 hónapban 6 felszállás

Utolsó harminc napban 6 felszállás

1.6. A siklóernyő adatai

		érvényesség
siklóernyő gyártás ideje	2004	2006. december 31.
kategória	DHV -1	2006. december 31.
visszatérítő berendezés	nincs	nincs
biztosítás	tanuló	2006. december 31.

1.7. Meteorológiai adatok

Levegő hőmérséklet: 28° C
Szélirány: Dk
Szélsébség: 2-3 m/sec

1.8. Navigációs berendezések

Nem volt, kiképzéshez nincs rendszeresítve.

1.9. Összeköttetés

A siklóernyős tanuló pilóta nem rendelkezett adó-vevő készülékkel.
A tervezett feladathoz ennek használatát a tematika nem írja elő.

1.10. Repülőtéri adatok

A fel- és leszállóhely 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 Fővárosi Önkormányzat Szent János Kórház és Rendelőintézet Traumatológiai Szakrendelés által kiadott vizsgálati lap szerint a siklóernyős tanuló pilóta:

„... Bal csukló radius distalis végének törése...”- t szenvedte el.

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, így a túlélés lehetősége nem került elemzésre.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak le, 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 alkalmazása nem volt szükség.

2. Elemzés

A siklóernyős tanuló pilóta szeptember elején kezdte meg a tanfolyamot, amelynek során együtt folyt az elméleti oktatás a gyakorlati képzéssel. A tanulónak megvoltak az objektív feltételei az oktatásban soron következő feladatok végrehajtására.

A sérülés napján a tervezett feladat elméleti részét az oktató megismételtette vele, majd a feladatok gyakorlása került ismétlésre. A sérülést megelőző startokhoz képest az időjárás lényegesen nem változott, azonban a tanuló elfáradt. Elmondása szerint, már be akarta fejezni a feladatot, mégis úgy döntött, hogy rövid pihenő után folytatja.

A negyedik startnál a kupolát felhúzta a földről és menetirányba kellett volna 180°-ot fordulni. Még háttal volt a menetiránynak, amikor megbotlott és lejtőirányba a bal csuklójára esett, aminek következtében nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

3. Következtetések

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

A tanuló a kiképzési tematikában foglaltak szerinti talajmenti siklásokat gyakorolt, amelynek célja, hogy a tanuló sajátítsa el a felszállás műveletét, az iránytartást és a helyes leszállást. A tanuló értette, és tudta mit kell csinálni, hiszen a sérülését megelőző három repülési feladatát jól hajtotta végre.

A Vb kérdésére a tanuló elmondta, hogy repülését megelőzően keveset aludt és a negyedik startja előtt már fáradtnak érezte magát. Következésképp elismerte, hogy feladatát ekkor kellett volna befejezni. A tanuló sérülése nagy valószínűséggel a fizikai fáradtságnak tudható be, amikor a start menetét nem tudta megfelelően kivitelezni, időbeni késlekedése vezetett az elbotláshoz, amiből bekövetkezett a sérülése.

4. Biztonsági ajánlások

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

Budapest, 2007. augusztus 27.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Farkas Attila
Vb tagja