



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-117-4

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Borsodnádasd,
2007. április 1.**

**UP ESCAPE
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 légitársaságokról 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 légitársasági balesetek, a repülőesemények és a légitársasági 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 légitársasági 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 légitársasági balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a nem súlyos repülőeseményeket, illetve légitársasági rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesetbe 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

DHV	Deutsche Hangeleiter Verband Német Siklóernyős Szövetség
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság
NKH LI	2007. július 1-jétől Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	légiközlekedési baleset
A légi jármű típusa	UP ESCAPE típusú siklóernyő
felség- és lajstromjele	nincs
gyári száma	nem ismert
tulajdonosa	a sérült
üzembentartója	a sérült
bérlője	nincs
Az eset napja és időpontja (UTC)	2007. április 1. 19 óra 10 perc
helye	Borsodnádásd külterület
Az eset kapcsán súlyos sérültek száma	1 fő
A légi jármű rongálódásának mértéke	a légi jármű nem sérült
Lajstromozó állam	lajstromozásra nem kötelezett légi jármű
Lajstromozó hatóság	nincs
A gyártást felügyelő hatóság	DHV
Az eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet	Közlekedésbiztonsági szervezet (továbbiakban KBSZ)

Az eset összefoglaló áttekintése

A vizsgálat adatai

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. április 1-jén 20 óra 08 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. április 1-jén 20 óra 12 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének, majd
- 2007. április 1-jén 20 óra 15 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletését.

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2007. április 1-jén az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

Vb vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
Vb tagja	Dr Kovács Márton	helyszínelő technikus

Jelen zárójelentés

alapjául a Vb által elkészített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott - érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

A zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a tervezet véglegesítése előtti záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2007. szeptember 14-én megtartott záró megbeszélésen a kiértékeltek személyek nem vettek részt.

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 érdeemi információval rendelkező személyeket meghallgatta,
- rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely a légi jármű tulajdonosának, üzemben tartójának, a repülőtér üzemben tartójának, légiforgalmi szolgáltatónak 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 Vizsgálóbizottság vezetője által kijelölt részfeladatokat (szaktevékenységet) ellátták és a tényállás tisztázása érdekében hozott rendelkezéseit végrehajtották.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet megelőzően, a légi jármű utolsó légi alkalmasság 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.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása

A sérült személy kétszer-háromszor megjelent barátjával egy alaptanfolyamon, de képzési szerződést az oktatóval nem kötött. A balesetben sérült személy, a rendőrség helyszínelőjének elmondta, hogy a lakóháza mögötti dombon, repülés szándék nélkül, a saját tulajdonban lévő siklóernyőt csak ki akarta próbálni.

A sérült (a rendőrségi jegyzőkönyvben foglaltak alapján) feltehetően ittas állapotban ki akarta próbálni a siklóernyőt, amellyel rövid siklás után lezuhant.

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utasok	Egyéb személyek
	hajózó	utaskísérő		
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	1	-	-	-
Kisebb/semmilyen	-	-	-	-

1.3. A légi jármű sérülése

Az esetben érintett légi járműben az esettel összefüggésben anyagi kár nem keletkezett.

1.4. Egyéb kár

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

1.5. A személyzet adatai

1.5.1. A légi jármű parancsnoka

Kora, neme	26 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége	nincs engedélyhez kötve
Szakmai	baleset idején nem voltak
Egészségügyi	Eü. minősítésre nem kötelezett
Képesítései	baleset idején nem voltak
Jogosításai	baleset idején nem voltak
Repült ideje/felszállások száma	
Összesen	a sérült szerint 100 „felszállás”
Utolsó 12 hónapban	nincs dokumentálva
Utolsó harminc napban	nincs dokumentálva
Az érintett típuson	
Összesen	nem ismert
Utolsó 12 hónapban	nem ismert
Utolsó harminc napban	nem ismert

1.6. A légi jármű adatai

		érvényessége
Gyártás ideje	1999.	nem volt érvényes
kategóriája	DHV - 2	lejárt
Visszatérítő berendezés		nem volt

1.7. Meteorológiai adatok

Levegő hőmérséklete: 18⁰ C
Szélirány: DK
Szélesebesség: 3-5 m/sec (lökéses)

1.8. Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10. Repülőtéri adatok

A felszállóhely paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Légijármű adatrögzítők

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

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az eset kapcsán roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvosi vizsgálatok adatai

A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre. A sérült a kórházi zárójelentés másolatát nem bocsátotta a Vb rendelkezésére.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki. A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

1.16. Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17. Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzésére nem volt szükség.

1.18. Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A Vb a fenti tényeken kívül más információval nem rendelkezik.

2. Elemzés

A sérült személy elemzése:

A sérült személy baráti körében volt egy siklóernyős alaptanfolyamra járó személy, akit néhány alkalommal elkísérte. Végighallgatta az előadásokat, de képzési szerződést az oktatás vezetőjével nem kötött. Oktatójának elmondta, hogy szándékában áll megvenni egy eladásra kínált siklóernyőt, de az oktató a sérült képzettségének hiányára utalva, annak megvételét nem ajánlotta. Amikor mégis megvette a szakmai ismeretét meghaladó technikai eszközt, az oktatást vezető megtiltotta a sérültnek, hogy azt a képzés területén használja. A sérült a rendőrségnek azt mondta, hogy (rendőrségi jegyzőkönyvben foglaltak alapján) több mint 100 leszállást hajtott végre ezzel az ernyővel, azonban ennek igazolását tartalmazó statkönyvet nem tudott felmutatni.

A siklórepülő tevékenységének szabályait vonatkozó rendelet hiányában szakmai szabályozó tartalmazza, mely szerint:

„Lajstromozásra nem kötelezett légi járművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek, testi hiányosságok egyikében sem és aki a Légiközlekedési Hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik”

A fenti előírások felügyeletét szakmailag a Szabad Repülő Szövetsége végzi. A légi járművezetőkkel szemben támasztott követelmény előírja a képzés alatt álló tanulók siklóernyővel való repülésének feltételeit.

A sérült személy nem rendelkezett, a feltételekkel, így a légiközlekedésben való részvételre nem volt jogosult.

A légi jármű elemzése:

A Vb helyszíni szemlén talált légi járműről megállapította, hogy az egy 1999. évben gyártott, forgalomból kivont DHV 2-3 minősítésű versenyeken használt eszköz. A szakmai előírás meghatározza a légi jármű kategóriáit és azok használatának gyakorlati feltételeit. Az alapfokú képzést olyan repülőeszközzel kell végrehajtani, amelynek alkalmassága iskolarepülésekre szól.

Az iskolarepülésekre szóló DHV 1 minősítés tartalmazza:

„Siklóernyők egyszerű repülő tulajdonságokkal, kezdőknek a tanfolyam idejére, akik mindenáron biztonságban akarnak repülni.”

A szóban forgó eszköz DHV **minősítése 2-3**, amely:

„Siklóernyők nagyon magas szintű repülési tulajdonságokkal és adott esetben heves reakciókkal a turbulenciára és a pillanatnyi hibákra. Több éves gyakorlattal rendelkező teljesítményt igénylő versenyző, tapasztalt és rendszeresen repülő pilótáknak ajánlott.”

A siklóernyővel repülőnek a repülés alatt az alábbi okmányokat kell magánál tartania:

- légi alkalmasságot igazoló kártya, amely az eszköz üzemképességét tanúsítja, érvényességét (a gyári bejegyzést követően) évente felülvizsgálat igazol.
- az ülésre megkötött kötelező felelősségbiztosítást igazoló kártya

A baleset színhelyén talált légi jármű a használó szakmai tudásának nem felelt meg, nincsenek érvényes dokumentumai, ezért légi közlekedésben nem vehetett volna részt.

A repülés feltételeinek elemzése:

Az alapfokú oktatás helyszíne egyenletesen lejtős, nyitott terület felel meg, amelynek alkalmasságát az oktató állapítja meg. A tanfolyam folyamatában képzési szintek biztosítják a tanuló repülésének biztonságát. A képzési szint eléréséhez szükséges gyakorlati és elméleti vizsgákat, a képzést irányító oktató a növendék Repülési Naplójába rögzíti. Siklóernyős Növendék I. szinten, csak oktató irányítása mellett, alapfokú gyakorló repülések végezhetők. Megengedett szél erősség 5m/ sec.

Önálló repüléseket, csak minimum 50 start és 1 óra repült idő után Siklóernyős Növendék II minősítés bejegyzésével lehet folytatni.

3. Következtetések

A Vb megállapította, hogy:

- a személy tevékenysége légi közlekedésnek minősíthető,
- a baleset, lajstromozásra nem kötelezett légi járművel következett be,
- a balesetben használt légi járművet dokumentumok hiányában a légi közlekedésben nem lehetett volna igénybe venni,
- a légi jármű paraméterei meghaladták használója elméleti ismereteit
- a sérült nagy valószínűséggel, alkoholos befolyásoltság alatt olyan helyen és időben kísérelte meg a repülést, amelynek sem a hely domborzati, sem az éghajlati viszonyai nem feleltek meg alapfokú feladat végrehajtására.
- a fentiek alapján a Vb megállapította, hogy a vizsgált esetben nem voltak meg a repülés feltételei, amely következtében a személy nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

4. Biztonsági ajánlások

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

Budapest, 2007. szeptember 24.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Dr. Kovács Márton
Vb tagja