



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2007-245- 4
REPÜLŐESEMÉNY**

**Óbuda
2007. június 09.**

Tandem 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 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

DHV	Deutscher Hangeleiter Verband (Német Fügővitorlázó 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
PLH	Polgári Légiközlekedési Hatóság
NKH PLI	2007. január 1-től Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Légiközlekedési Igazgatósága (továbbiakban PLI)
NKH LI	2007. július 1-től Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	repülőesemény
A légi jármű gyártója	
típusa	NOVA TAXY
felség- és lajstromjele	nincs
gyári száma	nem ismert
tulajdonosa	pilóta
üzembentartója	nincs
Az eset napja és időpontja (UTC)	2007. június 09. 10 óra 30 perc
helye	Óbuda ideiglenes starthely
Az eset kapcsán súlyos sérültek száma	nem volt
A légi jármű rongálódásának mértéke	nem sérült
Lajstromozó állam	lajstromozásra nem kötelezett
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. június 09. 12 óra 07 perckor a Szabad Repülők Szövetsége Repülésbiztonsági főmunkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2007. június 9-én 12 óra 10 perckor jelentette a KBSZ ügyelet vezetőjének, majd
- 2007. június 9-én 12 óra 22 perckor tájékoztatta az NKH PLI ügyeletését.

A KBSZ főigazgatója a repülőesemény vizsgálatára 2007. június 11-én felhívta a Szabad Repülők Szövetsége Repülésbiztonsági Szervezetét.

A Szabad Repülők Szövetsége Repülésbiztonsági Szervezete 2007. június 19-én tájékoztatta a KBSZ-t, hogy az eseményben érintett siklóernyőt a 2007-es évben üzemeltetője nem regisztráltatta, így azt nem felügyeli.

A KBSZ főigazgatója a fenti információt figyelembe véve, a repülőesemény vizsgálatára 2007. június 19-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Burda Pál	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.

Mivel a záró megbeszélésen a meghívottak nem képviselték magukat, ezért jelen zárójelentés a tervezet tartalmát változtatás nélkül közli

Jelen zárójelentés

a tanúk meghallgatása az eseményben érintett siklóernyős pilótával történt szakmai meghallgatáskor kialakított vélemény alapján készült.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési eseményt 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;
- 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 vizsgálóbizottság vezetője által kijelölt részfeladatokat (szaktevékenységet) ellátták, és tényállás tisztázása érdekében hozott rendelkezéseit végrehajtották.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása

A Növendék II minősítésű siklóernyős pilóta az általa üzemeltetett tandemrendszerben siklóernyővel utasként elvitte feleségét. Rontott startot követő bal fordulóban való szándékolatlan földetérés következtében az utas könnyű sérüléseket szenvedett.

1.2. Személyi sérülések

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

1.3. A légi jármű sérülése

Az esetben érintett siklóernyő alsó vitorlájában javítható mértékű szakadás keletkezett.

1.4. Egyéb kár

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

1.5. A személyzet adatai

00

Kora, neme	35 éves férfi
Egészségügyi minősítése	nem eü. alkalmassághoz kötött tevékenység
Képesítései	növendék II
Jogosításai	„Pilóta képzettségű siklóernyőssel együtt, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket végezhet.”
Repült ideje/felszállások száma	
Összesen	2003 – 2006 között 115 felszállás
Utolsó 12 hónapban	94 felszállás; 63 óra 08 perc
Utolsó harminc napban	35 felszállás, 50 perc
Az érintett típuson	nincs nyilvántartva

1.6. A légi jármű adatai

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	nincs adat	nincs adat
Utolsó nagyjavítás óta	nincs adat	nincs adat

Az eseményben szereplő légi jármű az esemény idején nem rendelkezett műszaki alkalmassággal. Karbantartottsága egyedi üzemeltetés lévén nem ismert, így kihatása a balesetben nem bizonyítható.

1.7. Meteorológiai adatok

Szél: 70⁰-ról 2-3m/sec

Felhőzet: 1/8 Cumulus

Látótávolság: CAVOK

A pilóta számára ezek a meteorológiai információk rendelkezésre álltak.

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

1.11. Légijármű adatrögzítők

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

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvosi vizsgálatok adatai

A Fővárosi Önkormányzat Károlyi Sándor Kórház és Rendelőintézet által kiadott Zárójelentés szerint:

„Mai napon jó általános állapotban, tiszta tudattal, neurológiailag tünetmentesen, lobmentes sebekkel bocsátjuk otthonába,”

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

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, arra a véleményalkotáshoz nem volt szükség.

1.17. Érintett szervezetek jellemzése

A szakmai szervezet által kiadott, Módszertani Utasítás a siklóernyős tandem képzéshez (711-1) meghatározza a tandemrepülő követelményét:

„Tandem képzéshez szükséges gyakorlati szint

Tandem pilóta tanfolyam elkezdéséhez szükséges gyakorlati szint:

- minimálisan Pilóta II. szint („B”-s elemek megbízható tudásával).

Tandem pilóta jogosítást a mellékelt módszertan alapján a megfelelő elméleti felkészüléssel és a gyakorlati elemek elvégzése után csak tandem szakoktató adhat.

1.18. Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A légi jármű vezetője nagy gyakorlattal rendelkező pilóta, aki a Vb kérdésére nem tudott magyarázatot adni arra a kérdésre, hogy miért nem tette le a tandempilóta jogosítás alapfeltételeként meghatározott, pilóta II „B” vizsgát, illetve a tandem vizsgát. Az esemény idején a pilótának nem volt tandemrepülésre jogosítása. Az érvényben lévő szakmai szabályozó szerint az alkalmazott légi jármű műszaki alkalmasság nélkül a légiközlekedésben nem vehetett volna részt. A pilóta szerint, az esemény közvetlenül a start után, egy jobboldalas befúvás melletti merülés hatására következett be. A Vb véleménye szerint, a közvetlenül a start utáni jobb forduló azonnali reagálást igényelt volna a pilótától, ami a vizsgált helyzetben elmaradt.

3. Következtetések

Az ernyőre nem volt megkötve a kötelező felelősségbiztosítás, azonban a műszaki alkalmasság hiányának, a pilóta jogosításának, illetve a felelősségbiztosítás hiányának semmilyen hatása nem volt a balesetre. Egy szemtanú némiképp másként látta. Elmondása szerint a pilóta a start pillanatában elveszítette a jobb oldali fék fogantyút, aminek hiányában a jobb oldali irányban történő korrekció elmaradt. A startot követő irányítás így asszimmetrikussá vált, amely a szárny bal oldali fordulójához vezetett. A nem szándékos forduló és a jobb oldalról kapott szélbefúvás együttesen okozták az eseményt.

4. Biztonsági ajánlások

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

Budapest, 2008. január "Ok."

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Burda Pál
Vb tagja