



ZÁRÓJELENTÉS

2008-089-4

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Csolnok
2008. március 29.

TEAM 5 GREEN L
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 2007. évi XLVI. Törvényben, valamint a 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 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 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.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, 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 záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket. A 2008. augusztus 06-án megtartott megbeszélésen az érintettek nem képviseltették magukat, így a Zárójelentés a tervezetet változtatás nélkül tartalmazza.

Meghatározások és rövidítések

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet International Civil Aviation Organization
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
SZRSZ BISZ	Szabad Repülők Szövetsége Biztonsági Szolgálat
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság
DHV	Deutscher Hänggleiter Verband Német Fügővitorlázó Szövetség

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
	típusa	TEAM 5 GREEN L
	felség- és lajstromjele	nincs
	gyári száma	GL 159 0722
	tulajdonosa	a sérült légi jármű vezető
	üzembentartója	SZRSZ BSZ
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2008. március 29. 12. 00.
	helye	Csolnok
	súlyos sérültek száma	1 fő
Légi jármű rongálódásának mértéke		nem sérült
Lajstromozó állam		Lajstromozásra nem kötelezett légi jármű
Lajstromozó hatóság		nincs
Gyártást felügyelő hatóság		DHV
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. március 30-án, 10 óra 18 perckor a SZRSZ BISZ főmunkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. március 30-án 10 óra 21 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2008. március 30-án 10 óra 23 perckor tájékoztatta a NHK LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2008. április 21-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a sérültet meghallgatta, okmányait bekérte, lefénymásolta.

A Vb az érintett légi járművet azonosította, megvizsgálta.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A Növendék II minősítésű légi jármű vezető, oktató iránymutatása alapján haladó tanfolyamon vett részt Csolnok légterében. Leszálló irányon magasságvesztés céljából fordulót hajtott végre. Forduló íven a földnek ütközött, melynek következtében nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

A légi jármű vezetője a sérülés napján több növendék társával együtt kb 10 órára ért a siklóernyős stathelyre, ahol mintegy két órát várakozott.

A szélcsendes idő repülésre kevésbé volt alkalmas, ezért a később sérült siklóernyős várt 4-5 elstartoló siklóernyőst, majd Ő is elstartolt. Termik hiányában megközelítette a leszállóhelyet, azonban magasan érkezett.

Magasságvesztés céljából S alakban repült, azonban egy fordulóban túl közel érezte magát a partoldalhoz, ezért az irányító zsinórok felengedésével gyorsította a fordulóban a szárnyat. A forduló azonban nagyobb magasságvesztéssel járt, mint amit idáig érzékelt és a forduló befejezése előtt teste a földnek ütközött

1.2 Személyi sérülések

	Légi jármű vezető	Egyéb személyek
Halálos	-	-
Súlyos	1	-
Kisebb/semmilyen	-	-

1.3 A légi jármű sérülése

Az esetben érintett légi járműben, az eset kapcsán, 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 vezetője

Kora, neme	35 éves férfi	
Siklóernyős	Képesítései	Növendék II
	Jogosításai	Oktató jelenlétében középfokú gyakorlati repüléseket végezhet
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	Nincs adat
	Megelőző 30 napban	Nincs adat
	Megelőző 7 napban	Nincs adat
Légi jármű kategóriánként összesen	Nincs adat	
Az érintett típuson összesen	Nincs adat	

A légi jármű vezető a fenti adatok igazolására nem rendelkezik megfelelő okmánnal. (lásd 1. 18.)

1.6 A légi jármű adatai

Gyártás idő	2007. június
Repült idő	nincs regisztrálva
Leszállások száma	nincs regisztrálva
Légialkalmassági érv.	2008. december 31.

1.7 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülmények az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

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(ek) paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Légi jármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az az érintett légi jármű 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 személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

A légi jármű vezetője a nem szándékolt földhöz ütközés következtében a Vaszary Kolos Kórház Zárójelentése szerint:

...”Th. XII. csigolya kompressziós törést szenvedett.”

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

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 elemzése nem történt meg.

1.18 Kiegészítő adatok

A légi jármű vezető eredeti startkönyve elveszett, így a 2002-2006. közötti repüléseiről nincs adat. A startkönyv 2006. március 05-én pótlásra került, azonban az sem a korábbi, sem a pótlás óta végrehajtott repüléseket nem tartalmazza.

Az új startkönyvben a korábbi vizsgái igazolásra kerültek.

A légi jármű vezetője elmondása szerint a sérüléshez vezető repülését „B” vizsgára történő felkészülés során végezte. A B vizsgára történő felkészülés regisztrálására szolgáló Tanfolyamnaplót a Vb a vizsgálat során nem kapta meg.

A balesetben szereplő siklóernyő törzskönyvét a Vb a vizsgálat során nem kapta meg.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

A Vb a megvizsgált dokumentumokat rendkívül hiányosan találta. A dokumentumokból nem lehetett azonosítani a légi jármű vezető képességét, gyakorlati felkészültségét, a középfokú tanfolyamra való feltételek meglétét.

A baleset sérültjének egyéni dokumentumai ugyan megvoltak az egyéni repülés végrehajtására, azonban azok vezetése nem történt meg.

A sérült elmondása szerint 2002-2006 évek között évi 40-45 órát repült, amit az előző repülési naplójában vezetett, azonban 2006. szeptembertől 2007. év végéig nem repült.

Ismeretlen a középfokú tanfolyam kezdésének ideje, illetve azt megelőzően a növendék repült ideje. A vonatkozó tematika szerint: amennyiben a növendék a középfokú képzés során három hónapnál hosszabb ideig nem repül, a tanfolyam előtt ellenőrző repüléseket kell végrehajtani és azokat repülési naplójában kell dokumentálni.

Ugyancsak a vonatkozó tematika szerint a középfokú képzés követelményei:

- 5 óra repült idő,
- a gyakorlati képzést megelőző ismételt elméleti vizsga,
- A/1/b gyakorlat (kötelező szimulációk),

A fenti feltételeket a Vb a légi jármű vezető repülési naplója nem tartalmazta.

A képzési tematika a balesetet megelőző meredek fordulók végrehajtását, biztonságos légtérben, maximum 45⁰-os döntéssel javasolja a növendéknek. A sérülés a fenti gyakorlat végrehajtása során következett be.

A képzés menetét a Vb nem tudta a Képzési napló hiányában áttekinteni, amely általában tartalmazza a képzés tényét, résztvevőit, a haladási ütemet, a növendék végrehajtott feladatainak értékelését.

A balesetben szereplő szárnyat a légi jármű vezető csak a balesetet megelőző 2-3 héttel ezelőtt kapta. Műszaki adatait nem ismerte, ilyen tartalmú leírással nem rendelkezett, elmondása szerint mindösszesen 8-10 percet repült vele, így gyakorlati tapasztalata is minimálisnak értékelhető.

A Vb úgy összegezte a történeteket, hogy, amennyiben a légi jármű vezető felismerte volna, hogy manővere következtében földet érhet, felkészült volna annak végrehajtására (kiült volna a beülőből) és ezzel a baleset valószínűen elkerülhető lett volna.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A Vb rendelkezésére bocsátott dokumentumokból nem állapítható meg, hogy a növendék a sérülése idején készen állt-e a középfokú tanfolyam végrehajtására.

Képzési napló hiányában a Vb-nek nem áll módjában megítélni a repülés célját.

Vélhetően a szárny repülési ismereteinek hiánya miatt a légi jármű vezetője nem tudta felmérni a forduló manőverek repülési paramétereit.

A Vb a balesetvizsgálat során alapvető gyakorlati hiányosságokat vélt felfedezni és véleménye szerint a gyakorlatlanságból eredő repüléstechnikai hiányosság vezethetett a balesethez.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

BA200-089_1: A KBSZ azt javasolja a Szabad Repülők Szövetségnek, hogy dolgozzon ki eljárást a középfokú képzés dokumentációjának vezetésére. Az eljárás célja, hogy követhető legyen a középfokú képzés kezdési ideje, az oktató személye, a képzésben résztvevő haladási üteme.

BA200-089_2: A KBSZ azt javasolja a Szabad Repülők Szövetségnek, hogy dolgozzon ki eljárást a képzések dokumentálásai belső ellenőrzésére. Hatalmazza fel a REBISZ szervezetét az oktatások menetében való szűrőpróbaszerű ellenőrzésekre.

Az ellenőrzés javasolt célja, a tematikában rögzített oktatások idején vezetett oktatói és növendéknapló vezetése.

A fenti javaslatokat a kiképzési tematika mellékleteként lenne célszerű megjeleníteni.

Budapest, 2008. szeptember 17.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Dusa János
Vb tagja