



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS
2008-094-4
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET
C SOBÁNC
2008. április 09.
SUN FORTE M
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 függelékének 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. november 04-én a Szervezetnél megtartott záró megbeszélésen a meghívottak nem képviselték magukat, észrevételt nem tettek, ezért jelen zárójelentés a kiadott tervezethez képest érdemi változást nem tartalmaz.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

AFNOR	Association Francaise de Normalisation Francia Szabványosítási Szervezet
DHV	Deutscher Hängegleiter 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
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
SZRSZ	Szabadrepülők Szövetsége Repülésbiztonsági Szervezete
BISZ	
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája	légiközlekedési baleset	
Légijármű	típusa	SUN FORTE M
	azonosítója	EF-045
	gyári száma	FAN 0701004
	tulajdonosa	a sérült
	üzembentartója	SZRSZ BISZ
Eset	napja és időpontja	2008. április 09. 14 30.
	helye	Csobánc
	súlyos sérültek száma	1 fő
Légijármű rongálódásának mértéke	nem sérült	
Lajstromozó állam	lajstromozásra nem kötelezett	
Gyártást felügyelő hatóság	AFNOR	
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet	KBSZ	

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. április 25. 16 óra 19. perckor a SZRSZ BISZ főmunkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. április 25. 16 óra 50 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2008. április 25. 16 óra 52 perckor tájékoztatta az LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2008. április 30-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A légiközlekedési balesetet csak akkor jelentették be, amikor a sérült pilóta eltávozott a kórházból. A meghallgatás során a késedelem okát sem a pilóta, sem a szakági oktató nem indokolta.

A Vb az érintett légijárművet azonosította, okmányait rendben találta.

A Vb a sérültet meghallgatta, okmányait, amely a meghallgatáskor nem voltak a megbeszélthelyszínen, postai úton bekérte. Az okmányok hiányosan érkeztek meg, ezért a Vb vezetője utólag írásban kérte pótlásukat.

A Vb 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.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A Siklóernyős Pilóta I minősítésű légi jármű vezető (továbbiakban pilóta) előzetes meteor információ után, önállóan tervezett távrepülésre készült.

Mire a starthelyre felérve felszerelését előkészítette és beöltözött, felerősödött a szél. Kétszer megpróbált startolni, azonban startjai az erős szél miatt nem sikerültek. Mintegy 40 percet várt, majd újra próbálkozott. Ez a startja sikerült, azonban az erős szél, szinte helyből 10-15 méter magasra kiemelte a pilótát. Ezen a magasságon a szárny elkezdett hátrafelé sodródni, majd vélhetően az alkalmazott gyorsító hatására becsukódott a szárny belépő éle. A szárny 5-7 méteresen újranyílt, majd ismét megindult hátrafelé irányba. A pilóta megpróbált a bokrok útjából traverzálni, amikor a szárny háromnegyed részén becsukódott, minek következtében baloldali irányban megpördült. A légi jármű vezető ebben a pillanatban kilendült a szárny alól, és hátszél komponenssel, nagy süllyedési sebességgel forduló közben egy fának ütközött, melynek következtében súlyos, nem életveszélyes sérüléseket szenvedett.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Egyéb személyek
	légi jármű vezető	utas	
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Könnyű	-	-	-
Nem sérült	-	-	-

1.3 A légi jármű sérülése

Az esetben érintett légi jármű nem sérült.

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		34 éves férfi
Repülési adatok	Napló	
	képesítései	siklóernyős pilóta I
	jogosításai	távrepülést végezhet, részt vehet hazai és nemzetközi versenyeken
	megelőző 30 napban	startkönyv szerint; nem repült
	megelőző 7 napban	startkönyv szerint; nem repült
	megelőző 24 órában	startkönyv szerint; nem repült

1.6 A légi jármű adatai

Gyártás idő	2007. január
Repült idő	nincs regisztrálva
Leszállások száma	nincs regisztrálva
Légi alkalmassági érv.	2008. december 31.
Kategória	AFNOR - A

1.7 Meteorológiai adatok

Hőmérséklet:	18-20C ⁰
Szél iránya:	D
Szél erőssége:	10-11 m/s
Szellökések:	nem volt jellemző
Felhőzet:	1/8 okta; felhőalap 1800 méter

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 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 esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

A légijármű vezetője a nem szándékolt földhöz ütközés következtében jobb lábszáron fibula törés szenvedett.

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.

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 Vb a vizsgálat során megállapította, hogy:

- a pilóta repülési naplójának 18. oldalán található 2004-es bejegyzés HFFA bélyegzővel igazolták, amely bélyegző csak 2006. május hónaptól került rendszerbe,
- a Siklóernyős Pilóta I jogosítást megelőzően hiányzik a „B” írásbeli vizsga bejegyzése,
- a „B” vizsga gyakorlati elemeinek végrehajtását igazoló bejegyzés hiányzik,
- a pilóta repülési naplója, illetve a szárny törzskönyve nem tartalmaz 2007. évre vonatkozó összesített kimutatást, így a Vb a pilóta repülési tudásáról nem rendelkezik adattal.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. ELEMZÉS

Bejegyzett képesítése feljogosította a pilótát arra, hogy távrepülést tervezzen az arra alkalmas időben, azonban ezek a bejegyzések ellentmondásokat és alapvető hiányosságokat tartalmaznak:

- bejegyzés alapján a pilóta 2006-ban tett „A” vizsgával rendelkezik,
- „B” vizsga, csak a HFFA kiképzési tematikájában előírt gyakorlati elemek végrehajtását követő igazolás után tehető,
- a repülési napló bejegyzéseiből nem követhető, hogy a pilóta hol és mikor készült fel, és hajtotta végre a „B” vizsga előírt elemeit,
- „B” vizsga elméleti vizsga letétele után igazolható,
- „Pilóta I” bejegyzés a fentiek hiányában nem igazolható,
- a bejegyzések igazolása idején (2004. szeptember 13.) nem lehetett az oktató által alkalmazott HFFA bélyegző.

A baleset sérültjének egyéni dokumentumai megvoltak tervezett repülése végrehajtására. A Vb a repülési naplóját elemezve arra a következtetésre jutott, hogy a pilóta összes repült ideje a hiányosan megküldött dokumentum miatt nem állapítható meg.

A pilóta minősítésű siklóernyős az internet információi alapján készült repülést végrehajtani. Az adott napon 12-12 óra 30 perc körül érkezett a területre, ahol már két siklóernyős lejtőzött a hegy lejtőterében. Megítélése szerint az idő kiválónak látszott.

A Vb meghallgatta a pilótát, aki elmondta, hogy a felszállása előtt két siklóernyősnek sikerült távra indulnia, ezért szeretett volna ő is elindulni. Két sikertelen startja után az esemény startjáig mintegy 40 percet várákozott. Türelmetlenségét csak növelte az időközben starthelyre érkezett két siklóernyős, akik ugyan nem próbálkoztak elstartolni, de magatartásukkal cukkolták a később megsérült pilótát.

A Vb az elmondottakat úgy értékelte, hogy a starton várákozó pilótának elfogyott a türelme, és startot indított anélkül, hogy reálisan biztonságosnak érezte volna annak balesetmentes kivitelezését.

A Vb úgy értékelte, hogy a kialakult repülési helyzetében a pilóta kényszercselekvések sorozatát élte át, amelyben erős, a fák és bokrok feletti turbulens szélben nem ajánlott kormányzási manőverek is belekerültek, lásd a földközélen gyorsító alkalmazása, amelyben nagy valószínűséggel benne volt a szárny háromnegyed részének csukódása.

Kérdésre a pilóta elmondta, hogy még nem volt speciális biztonságtechnikai képzésen, így a földről való felemelkedése utáni kialakult veszélyhelyzet(ek)ben sérülése megelőzése érdekében érdemben tenni nem volt elképzelése.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A Vb a légijármű vezető dokumentumait megvizsgálta, azt hiányosnak, bejegyzéseit ellentmondásosnak találta.

A pilóta úgy indult neki a feladat végrehajtásának, hogy nem a tudása, hanem a repülési vágya és a jelenlévő, bár nem repülő társak megjegyzései alapján hozott döntést.

A Vb a pilóta repülési gyakorlatát megítélni a hiányos dokumentáció miatt nem volt képes. A pilóta azonban, közel három hónapos kihagyása miatt nagyon szeretett volna repülni. Repülési naplója bejegyzései alapján ismerhette a csobánci légteret, azonban a kihagyott öt hónapos idő soknak bizonyult.

A Vb véleménye szerint a repülés idejére kialakult időjárási helyzet hibás értékelése, a minden áron való repülni akarás, valamint a hibás manőverek vezethettek a balesethez.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

BA2008-094_1: A Vb azt javasolja a Szabad Repülők Szövetségének, hogy rendelje el az oktatók által kijavított írásbeli vizsgák megküldését, és azokat rendszerezett formában a SZRSZ főpilóta öt évig őrizze meg.

BA2008-094_2: A Vb azt javasolja az Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságának, hogy ellenőrizze az üzembentartók felé alkalmazott, ellenőrzések alkalmával a kiképzési tematikában előírt vizsgák bejegyzéseit. Ellenőrzéseiket a SZRSZ az általa öt évig megőrzött dokumentumok alapján tudja segíteni.

Budapest, 2008. november 20.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Dusa János
Vb tagja