



ZÁRÓJELENTÉS

**2008-211-4
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Nagykanizsa
2008. július 19.**

**Dudek Reaktion 25
Hátimotoros 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-tervezet kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség 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.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

DHV	Deutscher Hängegleiter Verband Német Fügővitorlázó Szövetség
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
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
SZRSZ RBSZ	Szabad Repülők Szövetsége Repülés Biztonsági Szervezete
Vb	Vizsgálóbizottság

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 2009. január 20-án a Szervezetnél megtartott záró megbeszélésen a meghívottak nem képviseltették magukat, észrevételt nem tettek, ezért jelen zárójelentés a kiadott tervezethez képest érdemi változást nem tartalmaz.

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	Lengyelország
	típusa	DUDEK REAKTION 25
	azonosító	AE 197
	tulajdonosa	a sérült
	üzembentartója	Szabad Repülők Szövetsége
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2008. július 06. 19 óra 00 perc
	helye	Nagykanizsa
	súlyos sérültek száma	egy fő
Légijármű rongálódásának mértéke		nem sérült
Gyártást felügyelő hatóság		DHV
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. július 19-én 15 óra 40 perckor a SZRSZ RB SZ munkatársa jelentette be.

A KBSZ ügyeletese:

- 2008. július 19-én 15 óra 43 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét, majd
- 2008. július 19-én 15 óra 47 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

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

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

A Vb a kórházban lévő sérültet 2008. július 23-án meghallgatta. A Vb által felkért meteorológus a szakvéleményét 2008. augusztus 6-án küldte meg. A sérült az okmányairól készült fénymásolatot 2008. augusztus 21-én juttatta el a Szervezethez. A Vb vezetője a Zárójelentés-tervezetet a Szervezet vizsgálati rendszerének megfelelően 2008. szeptember 30-án adta át vezetői véleményezésre. A Vb vezetője a Zárójelentés-tervezetet végső vitára a vonatkozó belső intézkedés szerint 2008. november 10-én bocsátotta a Szervezet vezetői elé. A Zárójelentés-tervezet 2008. november 12-én kiadásra került.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A siklóernyős a Nagykanizsán létesített bevásárló központ mellett rendezett sportnapokon bemutatót szeretett volna végrehajtani. Pilótatársával repültek hátimotoros siklóernyővel, Az ideiglenes leszállóba a bemutató repüléseket a Nagykanizsa-repülőtérrel érkező sárkányrepülők hajtották végre.

Amikor a sárkányok repülésében szünetet tartottak, akkor került sor a két hátimotoros siklóernyős bemutató repülésére.

A siklóernyős elmondása szerint, társa elrepült programja végrehajtására, de a szél változó mozgása miatt neki az első startkísérlete nem sikerült.

A siklóernyős következő kísérletére, amikor a szárnyal szemben állva a szárnyat repülőképesnek ítélte, startirányba fordult. Mielőtt azonban futással megindulva felgyorsíthatta volna repüléshez a szárnyat, a szárny bal oldali irányba kifordult, és maga alá rántotta a siklóernyőt. Ekkor a siklóernyős megpróbált középre, a szárny alá futni, és kormányozdulatok segítségével végrehajtani a felszállást, azonban a földön akadályok (bokrok) kerültek az útjába. Ezeket kikerülve ismét felemelkedett, és elmondása szerint egy méter magasan lehetett a levegőben, amikor a siklóernyős kormányozdulataira reagálva a szárny lecsúszott jobb oldalra.

A siklóernyős a jobb lábára esett, aminek következtében a lába boka fölött eltört.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Egyéb személyek
	siklóernyős	utas	
Súlyos	1	-	-
Könnyű	-	-	-
Nem sérült	-	-	-

1.3 A légi jármű sérülése

Az érintett szárnyban az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett, a motorral egybeépített beülőt a Vb nem tudta megnézni, mert a pilóta intézkedésére a helyszínről elszállították javítani.

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	46 éves férfi	
Szakmai	Képesítései	Segédmotoros siklóernyős pilóta
	Jogosításai	Segédmotoros siklóernyővel önállóan repülhet
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	330 start
	Megelőző 30 napban	019 start
	Megelőző 7 napban	001 start

	Megelőző 24 órában	Nem repült
Az érintett típuson összesen		043 start

1.6 A légi jármű adatai

1.6.2 A siklóernyő adatai

Gyártási idő	2008
Érvényessége	2008. 12. 31
DHV kategória	DHV 1
A szárny súlyhatára	90 - 120 kg

1.6.3 A hátimotor adatai

Típusa	Simonini Mini 2
Gyártási dátum	2008
A maximális súlyhatára	200 kg
Légcsavar típusa	Healix
Összesen repült idő	15 óra
Műszaki alkalmasság érvényességi ideje	2008 12. 31.

1.7 Meteorológiai adatok

- hőmérséklet: 32^o C
- szélirány: a siklóernyős starthelyen nem pontosítható
- szélesség: 3 - 5 m/s

A légi jármű vezetőjének elmondása alapján a talajon termik elszakadások voltak érzékelhetők.

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 Vb a siklóernyős starthelyet szemrevételezte. A Vb a területet alkalmasnak találta a hátimotoros siklóernyők elstartolásához, bár a pilóta elmondása szerint a start idején a területen szélirányjelző nem volt felszerelve.

Az eseményről szemtanúkat nem találtak.

1.11 Légi jármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, 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 légi jármű vezetője sérülés következtében jobb lábán sípcsonttörést 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 sérültet az OMSZ egység ellátta, majd kórházba szállította. 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 részletezése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására, és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A Vb megállapította, hogy a siklóernyős rendelkezett a repülés személyi és tárgyi feltételeivel. Repülési Naplója szerint 2006. 10. 23-a óta folyamatosan repül hátimotoros siklóernyővel. Felszerelése a baleset idején gyári új volt.

A siklóernyős a sérülés helyén még nem repült. Siklóernyős társával vállalkoztak a helyszínen repülő sárkány repülések szünetében hátimotoros repülésre. A baleset kialakulását csak saját repülési tapasztalata, illetve a repülésének elkapkodott elhatározása befolyásolta.

A siklóernyős elmondása alapján a Vb megtekintette a helyszínt. A siklóernyős felszállásának irányát a Vb nem tudta a helyszínen megvizsgálni, mert a pilóta nem tudta a felszállás idején uralkodó szélirányt meghatározni. A helyszínen olyan szemtanút nem találtak, aki a repüléseken jelen lett volna.

A helyszín mellett települt benzinkút kezelője kérdésre elmondta, hogy munka közben látta a repülések felszálló irányait, amiből a Vb a szél irányára következtetéseket vont le.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A Vb megállapította, hogy a pilóta a start helyét és idejét nem kellő körültekintéssel választotta ki. Amennyiben a start helyszínének kiválasztásában az elmondottak alapján korlátozva volt, a sikertelen startot meg kellett volna szakítania.

A Vb véleménye szerint a hátimotoros üzemben nem hagyható ki a szél irányának helyes megválasztása, valamint a start területének akadályai. A vizsgált esetben a start elkapkodott, ezért helytelen volt. A Vb megállapította, hogy az esemény oka nagy valószínűséggel a mindenáron való erőltetett felszállásban keresendő. A felszállást nem kellett volna a siklóernyős által elmondott körülmények között, az adott szélviszonyok mellett megkezdeni, illetve a szárny oldalirányú mozgását érzékelve a motor vészleállításával azonnal meg kellett volna a startot szakítani.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2009. január 22.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Dusa János
Vb tagja