



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2009-139-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Nyikom-hegy
2009. június 14.

Moyes Litespeed 5 függővitorlázó
03-99

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 Függlékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény 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. december 01-én megtartott záró megbeszélésen meghívott személy, szervezet nem képviseltette magát.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HFFA	Hungarian Free Flyers' Association Szabad Repülők Szövetsége, Magyar Köztársaság
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	Moyes Delta Gliders
	típusa	Moys Litespeed 5
	felség- és lajstromjele	03-99
	gyári száma	10002LS5 349 M-2945
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	MRSZ, HFFA révén
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2009. június 14., 18:30
	helye	Nyikom-hegy
Eset kapcsán	elhunytak száma	0
	súlyos sérültek száma	1
Légijármű rongálódásának mértéke		nem rongálódott
Azonosító állam		Magyar Köztársaság
Lajstromozó hatóság		NKH LI, HFFA révén
Gyártást felügyelő hatóság		Ausztrál Légiközlekedési Hatóság
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. június 16-án 14 óra 00 perckor az MRSZ REBISZ ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2009. június 16-án 14 óra 01 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2009. június 16-án 14 óra 06 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét,

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2008. június 16-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Dr. Ordódy Márton	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

Az eseményszám vizsgálat áttekintése

A Vb a helyszínre vonult, ott helyszíni szemlét végzett és meghallgatta a pilótát. Jelen zárójelentés-tervezet a helyszíni szemlejegyzőkönyv és a pilóta nyilatkozata alapján készült.

Az eset rövid áttekintése

Helyi időtartam-repülés utáni leszálláskor a légijármű előre bukott, a pilóta bal csuklója eltört.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

Mintegy 3,5 órás lejtővitorlázás után a pilóta iskolakör mentén leszálláshoz behelyezkedett, a talajhoz közelítve sebességet gyűjtött, majd kilebegtetett, azaz a felszíntől arasznyi távolságot tartva ún. párnázást végzett. A párnázás utolsó pillanatában, azaz az átesés bekövetkeztekor a pilóta a kormányrudat előre tolta és a talajon hason csúszva lassult. A légi jármű – a kormányrud előre tolása ellenére - előre bólintott, a bólintást követő megmerülés következtében a kormányrud a talajban elakadt és a pilóta előrevágódva a talajnak nekilendült. A becsapódás erejét a pilóta a kezével kísérelte meg tompítani.

A pilóta bal csuklója eltört. A légi jármű nem sérült.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Utasok	Egyéb személyek
	Hajózó	Utaskísérő		
Halálos	0	X	X	0
Súlyos	1			0
Könnyű	0			0
Nem sérült	0			

1.3 A légi jármű sérülése

Az 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 parancsnoka

Kora, neme	35 éves, férfi	
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	2009. 12. 31.
	Egészségügyi	HFFA szakmai szabályzata szerint
	Képesítései	SP5 ¹
	Jogosításai	függővitorlázó oktató
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	218 óra/153 felszállás
	Megelőző 30 napban	14 óra/5 felszállás
	Megelőző 7 napban	3,5 óra/1 felszállás
	Megelőző 24 órában	3,5 óra/1 felszállás
Az érintett típuson összesen	14 óra/5 felszállás	

¹ SP5 = A Safe Pro nemzetközi függővitorlázó pilótaminősítő rendszer 5. fokozata, mely verseny és rekordrepülésekre jogosít.

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1 Légialkalmassági tanúsítványának érvényessége: 2010. 04. 25.

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

Szél: Ny-DNy-ról 4 m/s

Látás: 10 km felett

Felhőzet: nem volt

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

Az esetben érintett függővitorlázó leszálló mezőt a HFFA tartja nyilván.

A mező 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. Adatrögzítőként a pilóta a trapéz-szárra Garmin Go Cx műszert erősített, mely az idő függvényben rögzítette az útvonalat és a magasságot.

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. 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 részletezése nem szükséges.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A pilóta a legmagasabb szintű nemzetközi minősítéssel rendelkezett, ezért feltehető, hogy a baleset bekövetkeztében a képzettség és a készség nem játszott szerepet. Szerepet játszott viszont az a körülmény, hogy a pilóta a lebegtetéshez nem fogott át a trapézszárazakra, és nem álló, ún. „gorilla” helyzetben, hanem a kormányrudat fogva, hashelyzetben lebegtetett. Ebben a helyzetben sem kellett volna a becsapódást a kezével tompítania az alábbi esetekben.

1. Ha a pilóta idejében, azaz az átesés pillanatát kissé megelőzve, a kormányrúd erőteljes, hirtelen kinyomásával áll meg. Ebben az esetben - megfelelő lendülete révén – a pilóta a fekvő helyzetből álló helyzetbe került volna, ő talppal, a szárny pedig nagy dőlésszöggel, a pilóta vállára visszahullva került volna nyugalomba.
2. Ha a légi jármű kormányrúdja elakadást gátló kerekekkel van ellátva. Ekkor a pilóta hashelyzetben, a lebegtetés végén akár hason csúszva is lassulhatott volna, azonban a kormányrúd nem akadt volna el. A légi jármű ilyenkor a pilótával együtt, gördülve lassul, és a pilóta csuklójára nem jut kritikus terhelés.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset oka: a késve megkezdett kilebegtető mozdulat (kormányrúd kinyomás).

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A csonttörés bekövetkeztéhez hozzájárult az a körülmény, hogy a légi jármű kormányrúdjáról hiányoztak a kigurulást biztosító kerekek.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2009. december 28.

Dr. Ordódy Márton
Vb vezetője

Dusa János
Vb tagja