



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS
2010-194-4P
légiközlekedési baleset
Szeged
2010. július 29.
Schleicher ASW 27
D-7770

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

BEVEZETÉS

Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függetlenségéről 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 polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlament és tanácsi irányelvének megfelelést szolgálják.

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 9756, illetve a 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 vizsgálóbizottság 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.

JELLEN ZÁRÓJELENTÉS

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
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
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság
logger	főként sportrepülésben használt, leggyakrabban GPS alapú fedélzeti adatrögzítő berendezés
GPL	Glider Pilot Licence, vitorlázógép pilóta engedély
GPS	Global Positioning System, műholdas globális helyzetmeghatározó rendszer, amelyet az Egyesült Államok működtet

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája	légiközlekedési baleset	
Légijármű	osztálya	vitorlázó repülőgép
	gyártója	Alexander Schleicher GmbH & Co, Németország
	típusa	Schleicher ASW 27
	felség- és lajstromjele	D-7770
	üzembentartója	magánszemély
Eset	napja és időpontja helyi időben	2010. július 29. 18:27
	helye	Szeged (LHUD)

A légiközlekedési baleset során egy személy maradandó egészségkárosodással járó életveszélyes, egy személy pedig könnyű sérüléseket szenvedett.

A légijármű az eset során jelentősen megrongálódott.

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. július 29-én 18 óra 34 perckor az Országos Mentőszolgálat légi koordinátora jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

– 2010. július 29-én 18 óra 40 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2010. július 29-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Németh Zoltán	balesetvizsgáló
tagja	Kovács András	baleseti helyszínelő

Németh Zoltán balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette a KBSZ főigazgatója Eszes János balesetvizsgálót nevezte ki a Vb vezetőjének.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A légiközlekedési baleset a helyszínen zajló vitorlázórepülő világbajnokság egyik versenyzőjével történt. A Vb az eset napján helyszíni szemlét folytatott le, melynek során:

- tanúkat hallgatott meg,
- fényképfelvételeket készített a balesetet szenvedett légijárműről és a helyszínről,
- másolatot készített a vizsgálathoz szükséges okmányokról,
- egyeztetett a rendőrség helyszínelő csoportjával,
- letöltötte a légijárműben használt adatrögzítő (logger) által rögzített adatokat.

Az eset napján a rendőrség a pilótától a kórházi vizsgálatot követően tanúvallomást vett fel, majd a pilóta a szállására távozott, így a Vb nem tudta őt meghallgatni. Az esetet követő napon a pilóta már nem jelent meg a verseny színhelyén, a csapattársak tájékoztatása szerint elutazott Magyarországról.

Fentiek miatt a Vb a pilóta csapatvezetőjének közvetítésével szerezte be a pilóta rövid, írásos beszámolóját és okmányainak másolatát.

A Vb az eset másnapján folytatta a helyszíni szemlét, melynek során meghallgatta a repülőtéren az eset idején szolgálatot teljesítő személyeket és egyéb tanúkat. Egy szemtanú a Vb rendelkezésére bocsátott egy fényképsorozatot, amelyek megörökítették a baleset főbb mozzanatait. Ezek a képek igazolták a Vb azon feltételezését, mely szerint a helyszínt a Vb kiérkezése előtt megváltoztatták: a légijárművet levették a drótkerítésről, ahol a baleset során fennakadt, és a gép szárnyát is leszerelték (lásd az 1. és 2. sz. ábrákat).

A Vb hangsúlyozza, hogy a Kbvt tiltja a helyszín megváltoztatását. Ettől csupán a 11. § (7) bekezdésben felsorolt esetekben - életek mentése vagy katasztrófa helyzet elhárítása - lehet eltérni, és a helyszín megváltoztatásáról a vizsgálóbizottságot értesíteni kell. Ilyen rendkívüli helyzet nem állt fenn, és a Vb értesítése sem történt meg.

A Vb a zárójelentés-tervezetet a helyszíni szemlék során begyűjtött információk, a fedélzeti adatrögzítőből kinyert adatok, valamint az ütközésről készült fényképek elemzése után állította össze.

A KBSZ az eset napján az NKH LI részére azonnali biztonsági ajánlást adott ki, amely a szegedi repülőtér 16-os pályájára leszálló légijárművek és a repülőtér északi kerítése mentén futó főút járműforgalmának biztonságos elkülönítésére vonatkozott. A címzett az ajánlást indoklással elutasította.

A Vb további biztonsági ajánlás kiadását nem javasolja.

Az eset rövid áttekintése

A szegedi repülőtéren az eset idején zajlott a 31. vitorlázórepülő világbajnokság. Az esetben részes légijármű az eset napján, 2010. július 29-én távrepülési feladatról visszatérve, megközelítés közben a 16-os pályával párhuzamos leszállómező végső egyenesén, alacsonyan közeledett a repülőtér északi kerítéséhez. A repülőteret északról határoló 55-ös számú úthoz érve a bal szárnyvéggel egy éppen arra haladó teherautó szélvédőjének csapódott. A pilóta könnyű sérülést szenvedett. A teherautó vezetője súlyos, életveszélyes sérüléssel került kórházba, ahol életmentő műtéten esett át. Sérülései nyomán maradandó egészségkárosodása alakult ki.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása

A szegedi repülőtéren az eset idején zajlott a 31. vitorlázórepülő világbajnokság. A balesetben részes légi jármű az eset napján, 2010. július 29-én távrepülési feladatról visszatérve, megközelítés közben a 16-os pálya végső egyenesén, alacsonyan közeledett a repülőtér északi kerítéséhez. A repülőtér északról határoló 55-ös számú úthoz érve a bal szárnyvéggel egy éppen arra haladó teherautó szélvédőjének ütközött. A légi jármű átperdült a bal szárnyvégen, kidöntött egy beton kerítésoszlopot, végül a repülési iránnyal csaknem szemben került nyugalmi helyzetbe.



1. sz. ábra: A kerítésen fennakadt légi jármű (szemtanú által készített fotó)

Harmadik fél közvetítésével a Vb beszerezte a pilóta beszámolóját. A beszámoló az alábbi közléseket tartalmazta:

A repülési feladat utolsó, szatymazi ellenőrzőpontjánál a légi jármű repülési pályája körülbelül 100-130 méterrel volt a siklópálya felett. A pilóta egy csapattársától arról értesült, hogy a leszállóhelyen kedvezőek a szélviszonyok, ezért úgy döntött, hogy megpróbál beérni a repülőtérre. Egyenes vonalú pályán repült, és csak arra koncentrált, hogy sikerüljön átemelnie a gépét a 2 méter magas kerítésen. A bal keze felől közeledő teherautót egyáltalán nem észlelte, csak amikor bekövetkezett az ütközés. Csak utólag jutott a tudomására, hogy egy teherautóval ütközött.

1.2 Személyi sérülések

A légi jármű vezetője könnyebben sérült. A teherautó vezetője életveszélyes, maradandó egészségkárosodással járó sérüléseket szenvedett.

1.3 A légi jármű sérülése

A légi jármű jelentősen megrongálódott, gazdaságosan nem javítható (lásd 1.12).

1.4 Egyéb kár

A teherautó szélvédője betört.

A légi jármű kidöntötte a repülőtér kerítésének egyik betonoszlopát.

Egyéb kár a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem jutott tudomására.

1.5 A személyzet adatai

1.5.1 Légi jármű parancsnok adatai

Kora, állampolgársága, neme		37 éves ausztrál férfi
Szakszolgálati engedélyének	típusa	GPL
	szakmai érvényessége	nincs adat
	egészségügyi érvényessége	2014. február 11.
	képesítései	motoros vitorlázógép pilóta
	jogosításai	vitorlázógép jogosítás
Repült ideje	összesen	3100 óra
	megelőző 90 napban	21 óra
	megelőző 7 napban	10 óra
	megelőző 24 órában	5 óra 50 perc
	érintett típuson összesen	46 óra

1.6 A légi jármű adatai

1.6.1. Általános adatok

Osztálya	vitorlázó repülőgép
Gyártója	Alexander Schleicher GmbH & Co, Németország
Típusa / altípusa (típuszáma)	Schleicher ASW 27
Gyártási éve	nincs adat
Gyártási száma	27072
Felség- és lajstromjele	D-7770
Lajstromozó állam	Németország
Tulajdonosa	magánszemély
Üzembentartója	magánszemély

1.6.2. Légialkalmassággal kapcsolatos megállapítások

Légialkalmassági bizonyítványának	száma	33375
	kiadásának ideje	2007.09.06.
	érvényességének ideje	2011.05.04.

Az eset bekövetkezésekor a légi jármű érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett.

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

1.7 Meteorológiai adatok

A repülés jó látási viszonyok mellett, említésre méltó meteorológiai jelenség nélkül történt.

METAR LHUO 291615Z 17007KT CAVOK 28/15 Q1011=

Az adott időszakra kiadott tájékoztató szerint a körzetben 7 csomós (körülbelül 12 km/h) déli szél fúj, a látástávolság és a felhőalap pedig látvarepülésre alkalmas volt.

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

1.8 Navigációs berendezések

A légi járművön a típusalkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azok működésével kapcsolatosan észrevételt a Vb nem talált, illetve felé nem jeleztek.

A navigációs berendezések az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9 Összeköttetés

A légi járművön a típusalkalmassági bizonyítványban leírt berendezések voltak telepítve, azokkal kapcsolatosan észrevételt a Vb nem talált, illetve felé nem jeleztek.

A kommunikációs berendezések az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Repülőtéri adatok

A beérkezéskor a versenyzők a szegedi repülőtéren a 16-os irány szerint szálltak le.

A repülőtér északi kerítése mentén található az 55. számú főút, amely jelentős járműforgalmat bonyolít le.

A repülőtér az eset időpontjában rendelkezett a szükséges engedélyekkel.

1.11 Légijármű adatrögzítők

A légi járműbe két, egymástól függetlenül működő, kimondottan vitorlázó repülőgépekhez kifejlesztett fedélzeti GPS alapú adatrögzítőt (logger) építettek be. A berendezések típusa: Triadis Altair és Cambridge 302.

A Vb megkapta és elemezte a rögzített adatokat, a kapott eredményeket pedig felhasználta a zárójelentés összeállításánál.

1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légi jármű a baleset során a bal szárny végével nekiütközött a repülőtér kerítésével párhuzamos 55-ös számú főúton közlekedő teherautó szélvédőjének. A szárnyvég letört és beszorult a teherautó vezetőfülkéjébe.

A légi jármű ezt követően a bal szárny körül elfordulva nekicsapódott a repülőtéri kerítés egyik beton tartóoszlopának. Az oszlop kifordult a talajból.

A légi jármű törzse a szárny mögötti részen kettétört.

A légi jármű végül a repülési iránnyal csaknem szemben, a drótkerítésen fennakadva került nyugalmi helyzetbe. (GPS koordináták: N46.2525, E020.0878)

A Vb a helyszínre érve a 2. sz. ábra szerinti állapotban találta a légi járművet.



2. sz. ábra: A légi jármű a helyszínelés megkezdésekor

Az 1. és 2. sz. ábra összehasonlítása alapján megállapítható volt, hogy a helyszínt a Vb kiérkezése előtt megváltoztatták: a légi járművet levették a drótkerítésről, ahol a baleset során fennakadt, és a gép szárnyát is leszerelték. A Vb nem tudta kideríteni a gép részleges szétszerelésének indokait.

A helyszín megváltoztatása a Vb véleménye szerint nem akadályozta a baleset körülményeinek érdemi vizsgálatát.

A Vb a teherautó és a légi jármű kölcsönös helyzetéből, valamint a teherautó kerekei által az úttesten hagyott féknyomokból ítélve valószínűsíti, hogy a teherautó vezetője az ütközést megelőző pillanatokban nem észlelte a neki jobb kéz felől, a talaj felett csupán 2-3 méter magasságban közeledő vitorlázógépet.

Az ütközés folyamatát bemutató képeket az 1. sz. melléklet tartalmazza.

1.13 Orvosi vizsgálatok adatai

A pilóta a baleset során könnyű, horzsolásos sérüléseket szenvedett a kezén és a fején.

A teherautó vezetőjét mentőhelikopter szállította kórházba súlyos, életveszélyes sérülésekkel. A sérüléseket a légi jármű bal szárnya okozta, amely az ütközés során betörte a teherautó szélvédőjét és a járművezető fejének ütközött.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

A pilóta igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatára nem került sor.

Nincs információ arra vonatkozóan, hogy fiziológiai tényezők, vagy egyéb akadályoztatás befolyásolta volna a pilóta cselekvőképességét.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A pilóta előírás szerint becsatolta a biztonsági hevedereket. A Vb véleménye szerint bekötés nélkül a pilóta sokkal súlyosabb sérüléseket szerzett volna.

A mentőegységek értesítése késedelem nélkül megtörtént. A mentők öt percen belül a helyszínen voltak, a mentőhelikopter pedig tíz percen belül megérkezett a tehergépkocsi súlyosan sérült vezetőjéért.

1.16 Próbák és vizsgálatok

Próbákat, vizsgálatokat a Vb nem végzett, illetve nem végeztetett.

1.17 Szervezeti és vezetési információk

A verseny szervezőbizottsága minden résztvevőhöz eljuttatta a versenyszabályzatot, amely többek között ajánlott szabályokat tartalmazott a 16-os pályára leszálló gépek pilótái számára, beleértve az 55-ös főút keresztezési magasságát (5 méter), illetve azt az ajánlást, hogy a pilóták törekedjenek minél hosszabban landolni (lásd a 2. sz. mellékletet). A résztvevők aláírásukkal igazolták, hogy megismerték a versenyszabályzat tartalmát. A Vb birtokában van annak az aláíróívnek a másolata, amelyen az ausztrál csapat valamennyi pilótájának, így a balesetben részes pilótának az aláírása is szerepel.

1.18 Kiegészítő információk

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

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során a szokásostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

Az esemény vizsgálatát nagymértékben elősegítették a fedélzeti logger által rögzített adatok, valamint azok a fényképek, amelyeket egy szemtanú készített az ütközés pillanatairól.

2. ELEMZÉS

Az eset időpontjában uralkodó időjárási viszonyok alkalmasak voltak a repülés végrehajtására.

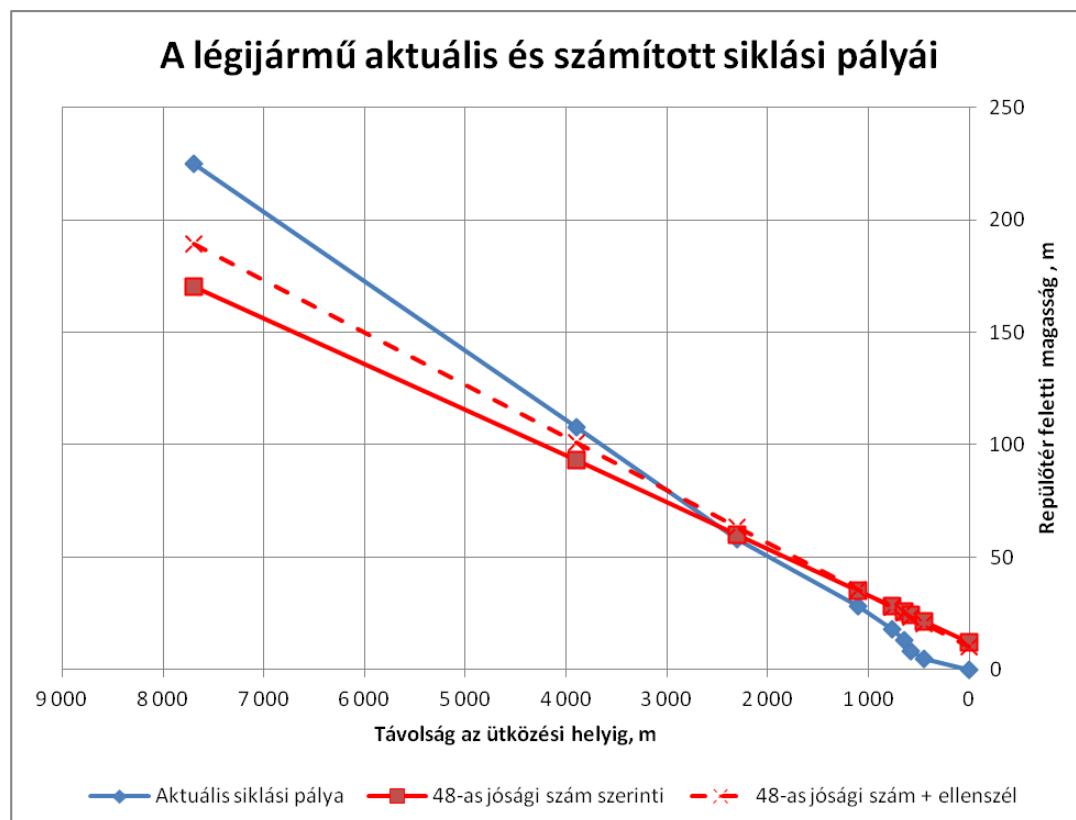
A fotókat készítő tanú képein jól látszik, hogy a légi jármű rendkívül alacsonyan, a földfelszín felett körülbelül 2-3 méteren közeledik az 55-ös út és az utat a repülőtértől elválasztó kerítés felé. Az ütközés és a légi jármű ezt követő mozgása is megfigyelhető.

A fedélzeten lévő logger adatainak elemzése alátámasztja a fotókon látottakat. A vitorlázógép az utolsó, szatymazi ellenőrző pont felett már csupán 220 méteres repülőtér feletti magasságon volt, és innen kellett volna eljutnia az onnan 7.7 km-re levő szegedi repülőtérig.

A Vb grafikonon ábrázolta a logger által rögzített repülési adatokat a szatymazi utolsó fordulópontról az ütközés pillanatáig. A grafikonon az elméleti maximális – 48-as - jósági szám szerint számított siklópálya, valamint az ellenszéllel korrigált siklópálya is látható. (Az elméleti siklópályák végpontja nem a repülőtérrel azonos magasságban, hanem ahhoz képest 5 méterrel magasabban van, tekintettel a versenyszabályzat ide vonatkozó részére, lásd a 2. sz. mellékletben.)

A grafikon szerint a légi jármű a repülőtértől 2 kilométerre az ellenszéllel korrigált elméleti siklópálya alá került. A fedélzeti logger minden pillanatban az aktuális repülési paraméterekből számítja a siklópályát, így a pilótának tudnia kellett, hogy nem fog visszaérni a repülőtérre.

A grafikon a 3. sz. ábrán látható.



3. sz. ábra: Az elméleti siklópályák és a tényleges repülési pálya

A logger adatai szerint az utolsó egyenesen a repülési magasság folyamatosan csökkent, az ütközés helyétől 400 méterre a légi jármű kevesebb, mint 5 méteres magasságon repült.

Habár a gépkocsivezető jobb keze felé a főút mellett nem voltak fák vagy magas bokrok, amelyek takarták volna a mezőre történő rálátást, a talaj felett kevesebb mint 5 méter magasságban közeledő légi jármű kívül esett a látómezején, így csupán periférikus látással, közkeletű szóval „a szeme sarkából” vehette észre, ha ez egyáltalán megtörtént.

A Vb a kabin kezelőszerveinek helyszíneléskor rögzített állapota és a szemtanú által készített sorozatképek alapján megállapította, hogy a pilóta féklapot nyitott, talán abban a reményben, hogy a gépe lelassul, és így sikerül elkerülnie az összeütközést. Az adott helyzetben azonban ez a művelet nem hozhatta meg a várt eredményt.

A Vb valószínűsíti, hogy a pilóta mindenáron teljesíteni akarta a repülési feladatot, és ennek a célnak az eléréseért felesleges kockázatot vállalt. A repülés utolsó 500 méterén már nyilvánvaló volt, hogy nem fog tudni beérni a repülőtérré, a pilóta azonban az utolsó pillanatig erőltette a siklást, és eközben valószínűleg az előtte levő kerítésre koncentrált.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Ténymegállapítások

A pilóta az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel.

A légi jármű repülésre alkalmas volt, érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett. Az okmányai tanúsága szerint az érvényben lévő előírásoknak és az elfogadott eljárásoknak megfelelően felszerelték és karbantartották.

A szakmai vizsgálat során nem merült fel arra vonatkozó információ, hogy a légi jármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna, ezzel hozzájárulva az eset bekövetkezéséhez, vagy befolyásolva annak lefolyását.

A repülés jó látásviszonyok, nappali fényviszonyok mellett zajlott le. Az eset időpontjában uralkodó időjárási viszonyok alkalmasak voltak a repülés végrehajtására.

3.2 Az eset okai

A Vb a szakmai vizsgálat során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésében az alábbi valószínű ok játszott közre:

- a pilóta mindenáron teljesíteni akarta a repülési versenyfeladatot, és közben figyelmen kívül hagyta az adott leszállóirányra vonatkozó előírásokat.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 Szakmai vizsgálat során hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ a szakmai vizsgálat során 2010. július 29-én az alábbi biztonsági ajánlást adta ki:

BA2010-194-4_1A:

Az esemény a repülőtéren zajló 31. Vitorlázórepülő Világbajnokságon részt vevő versenyfeladatot repülő légi járművel következett be, mivel az a siklópálya alá, az ott haladó közúti forgalommal azonos magasságba került. A verseny időtartama alatt továbbra is intenzív vitorlázórepülő légi forgalom várható a repülőtér körzetében, ezért a hasonló esetek elkerülése érdekében a Vb javasolja az NKH LI részére, hogy tegyen intézkedéseket az 55-ös főút szegedi repülőtér mellett haladó szakaszát használó közúti közlekedésben résztvevők és a 16-os pályairányt használó leszálló légi járművek egymástól történő elkülönítése és biztonságos elhaladása érdekében.

A címzett válasza:

Az NKH LI 2011. február 14-én keltezett válaszában tájékoztatta a KBSZ-t, hogy a vitorlázórepülő-világbajnokság versenyzői a verseny előtt megfelelő tájékoztatást kaptak a repülőtér rendjéről, beleértve az 55-ös úttal és a 16-os pályairánnyal kapcsolatos biztonsági információkat. A világbajnokság szervezői a balesetet követően, még aznap este rendkívüli megbeszélést hívtak össze másnap reggelre, amelyen ismét felhívták a pilóták figyelmét a biztonsági rendszabályok betartására. Ezek alapján az NKH LI nem tartotta indokoltnak a KBSZ ajánlását.

4.2 Szakmai vizsgálat lezárásaként hozott biztonsági ajánlás

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

Budapest, 2015. június „ 26 „



Eszes János
a Vb vezetője

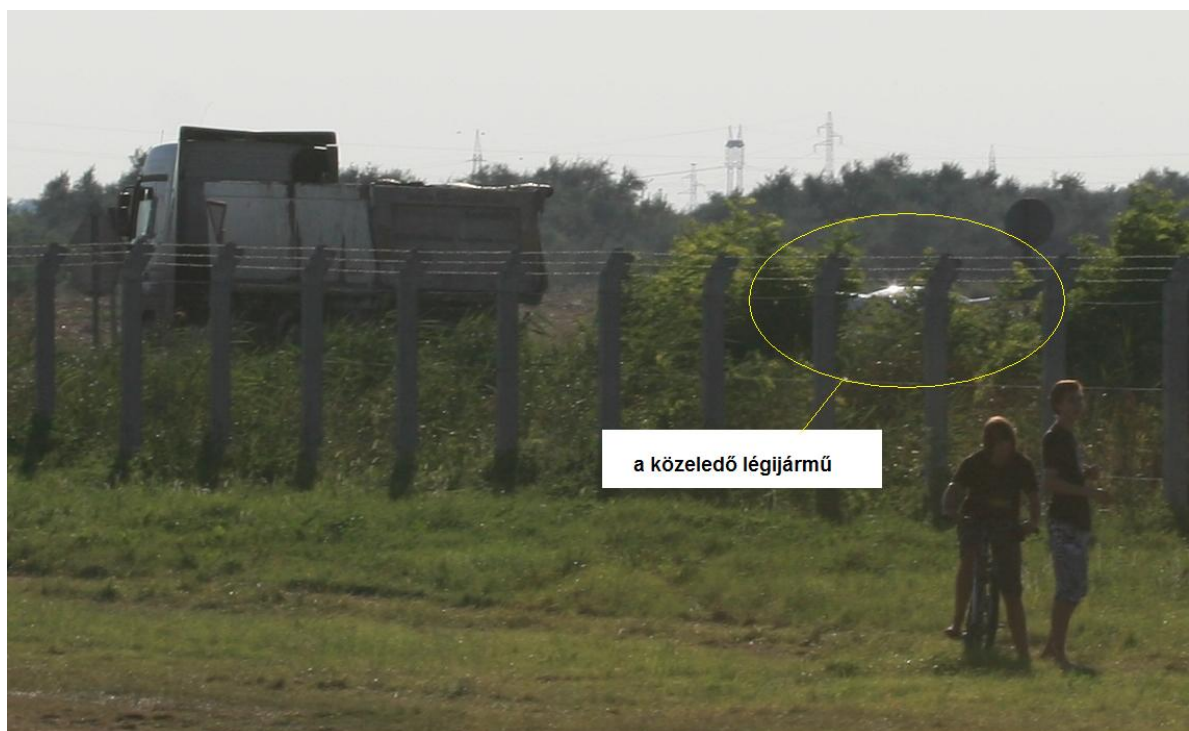


Kovács András
a Vb tagja

MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet

A baleset képei (a szemtanú által készített képsorozat)

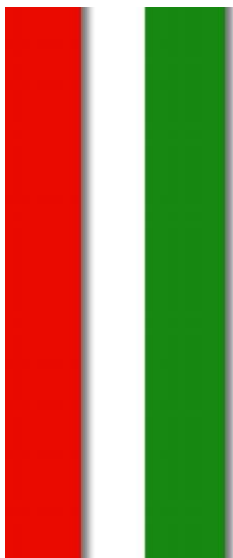






2. sz. melléklet

A versenyszabályzat leszállási eljárásra vonatkozó szabályai



LANDING PROCEDURES (7.8.1):

The landing frequency is the same as the finish frequency - 122.800 MHz (call sign "SZEGED INFO"). Sailplanes landing straight in shall, during landing, proceed according to the instruction received from finish officials on the airport frequency.

Suggested minimum altitude when landing on Runway 16 above Road '55' is 5 meters because of the airfield's fence (which has a height of 2 meters).

The first finishing sailplanes shall land as long as possible to allow other sailplanes to land safely behind. All finishing sailplanes shall land **as long as possible** to allow other sailplanes to land safely behind. When finishing and landing, any sudden change in direction of flight or landing roll is strictly prohibited. Violations will be penalized for dangerous flying. Landing instructions for sailplanes making a circuit before landing will be specified at the briefing.