



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-030-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Fedémesi Siklóernyős Oktató Park
2011. február 24.**

Firebird Hornet siklóernyő

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset illetve a repülésemény 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.

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 Függelékeinek 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 polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlament és tanácsi irányelvnek megfelelőést 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 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.

Jelen Zárójelentés

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

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
MRSZ REBISZ	Magyar Repülő Szövetség Repülésbiztonsági Szervezet
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
Vb	Vizsgálóbizottság
VMC	Visual Meteorological Conditions Látási meteorológiai körülmények

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	osztálya	siklóernyő
	gyártója	Firebird Sky Sport AG, Germany
	típusa	Firebird Hornet
	gyári száma	0096
	üzembentartója	MRSZ
Eset	napja és időpontja helyi időben	2011. február 27. 13 óra 55 perc
	helye	Fedémesi Siklóernyős Oktató Park

A légiközlekedési baleset során a siklóernyős súlyosan megsérült.

A légijármű az eset során nem rongálódott.

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. február 27-én 15 óra 02 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

– 2011. február 27-én 15 óra 16 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset kivizsgálását 2011. február 27-én üzemeltetői hatáskörbe utalta, majd a vizsgálat során tudomására jutott eset súlyosságára tekintettel a kivizsgálást 2011. március 30-án KBSZ hatáskörbe vonta.

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. március 30-án az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kovács Márk	balesetvizsgáló
tagja	Pál László	balesetvizsgáló

A baleset vizsgálata közben Kovács Márk kormánytisztviselői jogviszonya megszűnt, ezért a Vb vezetését Ferenci Miklós A vette át.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A baleset bekövetkezését a mentést végrehajtó helikopter személyzete jelentette az illetékes rendőrkapitányságnak. Az illetékes rendőrkapitányság ügyelete értesítette a KBSZ ügyeletét, a helyszínre küldött járőr lefolytatta a helyszíni szemlét.

Az MRSZ REBISZ eseményvizsgálója a baleset másnapján felkereste a helyszínt, feljegyezte a balesettel kapcsolatos adatokat, valamint tájékoztatta a KBSZ főigazgatóját a történetekről.

A kijelölt Vb 2011. március 30-án kiegészítő helyszíni szemlét tartott. A sérült személyt otthonában, oktatóját a baleset helyszínén meghallgatta, valamint begyűjtötte a rendőrkapitányság által a történetekről készített rövid leírást.

Az eset rövid áttekintése

A sérült, a tudásszintjét jelentősen meghaladó siklóernyővel hajtotta végre a repülést. A repülés során, a sérült a vártnál nagyobb magasságra emelkedett és nagyobb távolságra siklott. A kialakult helyzetet fékezéssel kívánta megoldani. Túlfékezett, áteső ernyővel, forduló közben, nagy függőleges sebességgel ért földet.

A siklóernyős a baleset során nyolc napon túl gyógyuló szenvedett. A siklóernyő a balesetben nem sérült.

A Vb az eset kapcsán biztonsági ajánlás kiadását nem tervezi.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Repülés lefolyása

A sérült a Fedémesi Siklóernyős Oktató Park területére oktatás céljából érkezett, ahol 3 sikeres siklást végre is hajtott, az oktatója felügyelete alatt. A Német Fügővitorlázó Szövetség által DHV 1-es, tehát oktató kategóriába sorolt siklóernyőt az oktató biztosította.

Egy a starthelyen tartózkodó személy ajánlatára a később sérült személy úgy döntött, hogy kipróbálja a DHV 2-es kategóriájú – gyakorlattal rendelkező és rendszeresen repülő pilóták számára ajánlott – siklóernyőt is, amit egy a starthelyen tartózkodó személy kínált eladásra.

Az eseménymentes felszállást követően a domborzat keltette emelődér és/vagy a starthely előtt lévő völgykatlanból felszakadó termik a siklóernyőt megemelte, aminek következtében a siklóernyős a leszállásra kijelölt terület közelében még mindig kb. 50 m magasságban volt.

A sérült attól tartva, hogy átrepüli a völgyet és az előtte lévő dombot – ezzel számára ismeretlen területre kerül – egy balfordulót kívánt végrehajtani, ezzel a siklóernyőt a leszállóhely közelében tartva, hátszélben tervezte a leszállást. Végül azonban – a szakszerűtlen fékhasználat következtében – bal fordulóban és nagy függőleges sebességgel a földnek ütközött.

A balesetnél jelenlévő sporttársa, aki orvos, a földet érést látva feltételezte a súlyos sérülést, és mentőhelikoptert hívott.

A balesetet szenvedett személynél a kórházban gerincsérülést állapítottak meg. A siklóernyő a rendőrség tájékoztatása szerint nem sérült.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Ejtőernyős	Egyéb személy
Halálos	0	0
Súlyos	1	0
Könnyű	0	0

1.3 Légijármű sérülése

Az érintett siklóernyőben az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.4 Egyéb kár

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

1.5 Személyzet adatai

1.5.1 Légijármű parancsnok adatai

Kora, állampolgársága, neme	26 éves, magyar, férfi
------------------------------------	------------------------

A sérült repülési naplója szerint „Növendék I” minősítéssel rendelkezett, azonban oktatási szerződéssel, munkafüzettel, 2. egészségügyi osztályú minősítéssel nem. Hivatalos keretek között oktatásban nem részesült, elméleti vizsgát nem tett. A sérült gyakorlati tapasztalata 10 db A1-A3 számú (földi előkészítés, ernyő felhúzások és futáspróbák, talaj menti siklások) gyakorlat volt, melyekből hetet előző év októberében, hármat a baleset napján hajtott végre.

1.6.1. Általános adatok

Osztálya	siklóernyő
Gyártója	Firebird Sky Sport AG, Germany
Típusa / altípusa (típuszáma)	Firebird Hornet
Gyártási ideje	05/2002
Gyártási száma	0096
Azonosító jele	AF-109
Tulajdonosa	magánszemély
Üzembentartója	n/a

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	n/a	n/a
Utolsó nagyjavítás óta	n/a	n/a
Utolsó időszakos karbantartás óta	n/a	n/a

1.6.2. Légialkalmasságával kapcsolatos megállapítások

Légialkalmassági bizonyítványának	Száma	n/a
	Kiadásának ideje	n/a
	Érvényességének ideje	n/a
	Utolsó felülvizsgálat ideje	n/a
	Bejegyzett korlátozások	n/a

A légijármű az eset napján nem rendelkezett érvényes légialkalmasságot igazoló dokumentummal.

1.7 Meteorológiai adatok

Az eset nappal, jó látási viszonyok mellett történt.

Hőmérséklet:	2 °C
Szélirány:	déli-délkeleti
Szélereő:	2-3 m/s (6 m/s befúvásokkal)
Felhőzet:	közepesen felhős
Egyéb befolyásoló meteorológiai tényező:	nem volt

1.8 Navigációs berendezések

Az eset szempontjából érdektelen.

1.9 Összeköttetés

A repülés során a növendék és oktatója között nem volt rádiókapcsolat.

1.10 Repülőtéri adatok

A felszállás a Fedémesi Siklóernyős Oktató Park területéről történt, 2011. február 27-én kb. 13 óra 54 perckor.

A baleset helye : N 48°01'39,9" E 020°09'59,6"

A tervezett célterület a starthelytől délre lévő völgy volt.

A baleset 13 óra 55 perckor történt.

1.11 Légijármű adatrögzítők

Az eset szempontjából érdektelen.

1.12 Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az eset szempontjából érdektelen.

1.13 Orvosi vizsgálatok adatai

A siklóernyőst a mentők traumatológiai osztályra szállították, ahol gerincsérülést állapítottak meg.

Idegrendszeri szövődemény nem jelentkezett.

Kezelése után 2011. 03. 04-én otthonába bocsájtották.

Mivel a kezdő növendék repülő-egészségügyi alkalmassági vizsgálaton nem vett részt, így egészségi állapotát orvosi szempontból nem véleményezhették.

A Vb tudomása szerint a sérültnek a balesetet megelőzően idült betegsége nem volt, a baleset napján betegségben nem szenvedett, gyógyszert, alkoholt, tudatmódosító szert nem fogyasztott. Pihent volt, közérzetét jónak ítélte, panasza nem volt.

Figyelő és vigyázó képességét hátrányosan befolyásoló tényező nem volt.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset szempontjából érdektelen.

1.15 Túlélés lehetősége

A mentőegységek értesítése rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

1.16 Próbák és vizsgálatok

Az eset szempontjából érdektelen.

1.17 Szervezeti és vezetési információk

Annak a szervezetnek, amelyre az oktató a képzést felügyelő szervezetként hivatkozott, a baleset napján nem volt joga siklóernyős képzést folytatni.

A baleset bekövetkezéséig, sem az oktató, sem a balesetet szenvedett egyén nem regisztráltatta magát képzésre jogosított szervezetnél.

A képzés során használt siklóernyő nyilvántartásba vétele a baleset napján, azonosító jel nélkül kiadása nélkül történt.

Az érintettek a baleset bekövetkezését nem jelentették. A bejelentés a mentők részéről történt, akik tájékoztatták a rendőrséget, valamint a rendőrség értesítette a KBSZ ügyeletét.

Az MRSZ REBISZ ügyeletesét a KBSZ ügyeleteséje tájékoztatta az eseményről.

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.

2. ELEMZÉS

Az oktató a 2009. 07. 23-án az LI/PR/A/NS/1946/1/2009 számú. határozattal visszavont – addig az oktató által használt és ismert – tematikától eltért. A tematika „növendék I” számára nem engedi meg a DHV 2 kategóriájú ernyővel való repülést.

A balesetet szenvedett kezdő növendék, a siklóernyős képzést meghatározó feltételek hiánya mellett vett részt a repülésben. Repülő-egészségügyi alkalmassági vizsgálaton nem vett részt, orvosi minősítéssel nem rendelkezett. Oktatási szerződést írásban nem kötöttek vele, elméleti vizsgát nem tett.

A 10 db A1-A3 számú gyakorlat (földi előkészítés, felhúzások és futáspróbák, talaj menti siklások) gyenge tapasztalatot eredményezett a növendék számára, e gyenge tapasztalat szokatlanul magasra kerülve és DHV2 kategóriájú ernyővel repülve nem tette lehetővé a feladat sikeres végrehajtását.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Ténymegállapítások

A siklóernyős az eset idején nem rendelkezett megfelelő képesítéssel és jogosultsággal. Az adott repülési feladatra csekély tapasztalattal rendelkezett. A repülést az érvényben lévő előírásoktól eltérően hajtotta végre.

A légijármű repülésre nem volt alkalmas és nem rendelkezett azonosító jellel.

A repülés a jogszabálybályokban és a tematikában előírt (adminisztratív és szakmai) feltételektől jelentősen eltérve, jó látásviszonyok között, nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

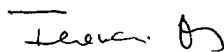
3.2 Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi bizonyítható okai a képzetlenség és a gondatlanság voltak

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2013. január „ 30 „



Ferenci Miklós
Vb vezetője



Pál László
Vb tagja