



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-068-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**BÖRGÖND repülőtér
2011. április 22.**

**Ejtőernyő, Performance–Navigátor 240
Gyári szám: NA240001226**

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 hatályaon kívül helyezésétől 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 Függelékének 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 való 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.

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

AFF	Accelerated Free Fall Gyorsított Szabadeső Képzés
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
Inc	Incorporated részvénytársaság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
lbs	1 pound = 0,45 kg
LHBD	Börgönd repülőtér
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	ejtőernyő
	Gyártója	Performance Design, Inc.
	Típusa	Navigator 240
	Gyári száma	001226
	Üzembentartója	Magyar Repülő Szövetség
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. 04. 22-én 17 óra 50 perc
	Helye	LHBD

A légiközlekedési baleset során összesen;

Súlyosan megsérült: 1 személy.

A légijármű az eset során nem rongálódott meg.

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. 04. 22-én 18 óra 28 perckor az üzembentartó szervezet repülésbiztonsági szolgálatának ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

– 2011. 04. 22-én 18 óra 36 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. 04. 25-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kovács Márk	balesetvizsgáló
tagja	Gréz László	balesetvizsgáló

Kovács Márk balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette a KBSZ főigazgatója a Vb vezetőjének Ferenci Miklós balesetvizsgálót jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatát 2011.04.27-én üzembentartói hatáskörbe utalta. Az előzetes üzembentartói jelentés kézhezvétele (2012.05.02) után, az előzetes jelentésben található új információk következtében az eset besorolása légiközlekedési balesetre módosult, ezért a KBSZ főigazgatója 2012. 05. 09-én az üzembentartói hatáskörbe utalást visszavonta és a kivizsgálást a KBSZ hatáskörébe utalta.

A Vb 2013.03.21-én kelt levelében kérdést tett fel az MRSZ-nek, az MRSZ 2013.04.19-én kelt levelében válaszolt a feltett kérdésekre. A Vb 2013.03.21-én, 2013.04.10-én és 2013.05.14-én kelt leveleiben kérdéseket tett fel az NKH LH-nak. Az NKH LH a feltett kérdésekre 2013.04.24-én kelt kettő és 2013.05.27-én kelt leveleiben válaszolt.

A Zárójelentés-Tervezetet a KBSZ az érintetteknek 2013 decemberében megküldte, ahhoz észrevétel nem érkezett, ezért a KBSZ a Zárójelentés-Tervezetet változtatás nélkül Zárójelentésként adja ki.

Az eset rövid áttekintése

Az AFF képzésen résztvevő növendék első ugrása végrehajtásakor, földetérés közben a bokáját törte.

Az eset során adminisztratív hiányosságokra derült fény.

A Vb az eset kapcsán korábban kiadott biztonsági ajánlás megerősítését tervezi.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Repülés lefolyása

A sikeres elméleti vizsgadolgozatot író növendék első ugrásakor a földetéréskor szenvedett balesetet. Az ugrás szabadon eső szakaszát – a tematika szerint – két oktatóval, a nyitott ejtőernyő alatti behelyezkedést és a leszállást oktatója rádión adott utasításai segítségével hajtotta végre. A földetéréskor – az elvárások szerint végrehajtott feladat ellenére – a bokáját törte.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos			
Súlyos	1		
Könnyű			
Nem sérült			X

1.3 Légijármű sérülése

Az érintett légijárműben 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 Az ugró adatai

Kora, állampolgársága, neme	63 éves magyar férfi	
	Egészségügyi érvényessége	2012.01.11-ig
	Képesítései	alapfokú elméleti vizsga
	Jogosításai	oktató felügyelete alatt ugorhat
Repült ideje/ felszállások száma	Összesen	0 ugrás
	Érintett típuson összesen	0 ugrás

1.6 Légijármű adatai

Az ejtőernyős ugrás a PH-PAC lajstromjelű Cessna 182 típusú repülőgépből történt.

A légijármű paraméterei az esetre nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.6.1. Ejtőernyő adatai

Osztálya	ejtőernyő
Gyártója	Performance Design, Inc.
Típusa és típuszáma	Navigator 240
Gyártási ideje	2002.07.01.
Gyártási száma	NA240001228
A gyártónak a terhelésre vonatkozó ajánlása	180-192 lbs
Légialkalmasságának érvényessége	2011.12.31-ig
Tulajdonosa	Veszprémi Ejtőernyős Egyesület
Üzembentartója	Magyar Repülő Szövetség

1.7 Meteorológiai adatok

A repülőtéren az eset idején mért meteorológiai adatok.

A szél iránya: keleti

A szél sebessége: 3 m/s

Felhőzet: Altocumulus, alapja 3000 m-en.

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

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

1.10 Repülőtéri adatok

A repülőtér paraméterei az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Légijármű adatrögzítők

A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra nincs előírva.

1.12 Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Orvosi vizsgálatok adatai

A sérült a földetérés következtében a jobb bokáját törte.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 Túlélés lehetősége

Az eset során nem alakult ki életveszély.

1.16 Próbák és vizsgálatok

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

1.17 Szervezeti és vezetési információk

A baleset vizsgálata során a Vb a képző szervezetnél kisebb adminisztrációs hiányosságokat tapasztalt, amelyek az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok részletezése nem szükséges.

Az ejtőernyőt üzemeltető szervezetnek, a baleset idején nem volt szerződése az NKH LH által jóváhagyott a légi járművet karbantartó szervezettel.

Ugyanakkor kérdéses, hogy mely jogszabályhely alapján milyen feltételekkel adható ki lajstromozásra nem kötelezett légi jármű karbantartására engedély. Az NKH LH válaszelevelét idézve:

„A Magyarország Állami Légijármű Lajstromába felvett polgári légi járművek üzemben tartásának szakmai feltételeit és engedélyezési eljárását a 20/2002. (III.30.) KöViM rendelet szabályozza.

Ugyanakkor ismeretes, hogy a fenti rendelet átdolgozása időszerű lenne. Az abban szereplő, időközben megváltozott nemzetközi jogszabályokra mutató hivatkozások frissítése még nem történt meg, továbbá az utóbbi időben a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek üzemben tartására és karbantartására vonatkozó hatályos hazai jogszabály nem jelent meg és nem volt érvényben, így a hatósági engedélyek kiadásának feltételei meglehetősen nehezen értelmezhetőek.”

Az idézetből egyértelműen kiderül, hogy az NKH LH a lajstromozásra nem kötelezett repülőeszközök üzemeltetése tekintetében a 20/2002. (III.30.) KöViM rendeletet tekinti irányadónak.

A KBSZ a már kiadott 2011-071-4P-2 számú biztonsági ajánlása megoldást javasol a fent említett problémára.

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

A sérült nem rendelkezett – első ugrását hajtotta végre, így nem is rendelkezhetett – tapasztalattal a besiklás közbeni fékhasználatról és a földetéréskor szükséges lábmunkáról. Az elméleti képzésben megszerezte a szükséges ismereteket, az oktatójától rádióan kapott utasításokat – legjobb tudása szerint – végrehajtotta, de így sem fékezte ki szükséges mértékben az ernyőt.

A sérült életkora – az érvényes a 14/2002. (II.26) KöViM-EüM együttes rendelet 11.§ (1) bekezdés b) pontja szerint szükséges 2. osztályú repülőorvosi minősítés mellett is – a szokásosnál nagyobb kockázatot jelent az ejtőernyős képzés kezdeti szakaszában.

Ejtőernyővel történő földetérés az esetek többségében füves repülőtérré – nyírt vagy legeltetett gyepre – történik. A terep egyenetlenségei, illetve a talaj állapotának nem látható változásai, kezdő pilóták számára a képzett ejtőernyősnél nagyobb valószínűséggel okozhatnak sérülést, ami az ejtőernyővel való ugrás és képzés természetes sajátossága.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Ténymegállapítások

Az ejtőernyős növendék rendelkezett az ugrás végrehajtásához szükséges képesítéssel és jogosultsággal, de az adott feladatra semmilyen tapasztalattal nem rendelkezett.

Az ejtőernyő a feladat végrehajtására alkalmas volt és rendelkezett érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal.

A növendék és az oktatója az ugrást az érvényben lévő előírásoknak megfelelően, jó látási viszonyok, kedvező meteorológiai feltételek mellett hajtotta végre.

Az ejtőernyős növendék kora (63 éves) nem kizáró ok a képzésbe vonásához, de növeli az üzemszerű földetéréskor szerorzhető sérülések kockázatát.

A földetérés füves repülőtéren történt, amelynek felülete a szokott gondozás mellett is lehet egyenetlen.

Az ejtőernyőt üzembentartó szervezetnek a baleset idején nem volt szerződése az NKH LH által jóváhagyott a légijárművet karbantartó szervezettel.

3.2 Eset okai

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

- A növendék kora és tapasztalatlansága együttesen okai a balesetnek.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A KBSZ megerősíti a már kiadott **BA2011-071-4P-2** számú biztonsági ajánlását.

BA2011-071-4P-2. *A Vizsgálóbizottság (Vb) megállapította, hogy a légközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 74. § (1) bekezdés w) pontjában adott felhatalmazás ellenére a miniszteri rendelet máig nem született meg. Ebben a miniszteri rendeletben kellene meghatározni a lajstromozásra nem kötelezett légi járművel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtásának szabályait. Ennek okán a Vb a közlekedésért felelős miniszter felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a fentebb említett probléma orvoslására.*

A Vb javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy alkossa meg az Lt. 74. § (1) bekezdés w) pontban adott felhatalmazás szerinti miniszteri rendeletet a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtásának szabályairól.

Az ajánlás elfogadása és a miniszteri rendelet kiadása esetén a Vb véleménye szerint egyértelművé válnának a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel végrehajtott repülések szabályai, melyek hozzájárulnak a légközlekedés biztonságának javításához, és amelyek az ezekkel a légi járművekkel repülő közösség tagjainak jogkövető magatartását is nagyban elősegítenek.

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

Budapest, 2014. március „ 5 „



Ferenci Miklós
Vb vezetője



Gréz László
Vb tagja