



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-071-4P
SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNY**

Budapest, III. kerület, Flórián tér

2011. április 26.

**Paramania Action GT segédmotoros siklóernyő
AA 007**

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 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 megfelelően szolgálgják.

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 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.

Az NKH LH a BA2011-071-4P-3, a BA2011-071-4P-4 és a BA2011-071-4P-5 számú biztonsági ajánlásokhoz tett észrevételt.

A KBSZ 2012. május 15-én a NKH LH munkatársaival a KBSZ tárgyalótermében megbeszélést folytatott le, amelynek az NKH LH irányába megtett biztonsági ajánlások és az azokra tett észrevételek megvitatása volt a célja.

A KBSZ a záró megbeszélést követően megküldi a Zárójelentést a jogszabályban meghatározott címzettek részére.

A Vb válaszait az észrevételekre az 1. számú melléklet tartalmazza.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

AGL	Above Ground Level Földfelszín feletti magasság
EU	Európai Unió
EK	Európai Közösség
FAI	Federation Aeronatique Internationale Nemzetközi Sportrepülő 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
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
KLH	Katonai Légügyi Hivatal
KöViM-EüM	Közlekedési és Vízügyi Minisztérium – Egészségügyi Minisztérium
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
Vb	Vizsgálóbizottság
VFR	Visual Flight Rules Látva repülési szabályok
VMC	Visual Meteorological Conditions Látva repülési meteorológiai feltételek

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		súlyos repülőesemény
Légijármű	Osztálya	segédmotoros siklóernyő
	Gyártója	Paramania/Reflex Wing Ltd.
	Típusa	Paramania Action GT
	Azonosító jele	AA 007
	Üzembentartója	magánszemély
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. április 26. 19:32
	Helye	Budapest III. ker. Flórián tér

A súlyos repülőesemény során a légijármű vezetője könnyebben megsérült.

A légijármű kismértékben rongálódott meg.

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. április 26-án 20 óra 02 perckor az NKH LH munkatársa jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. április 26-án az alábbi vizsgálóbizottságot (a továbbiakban: Vb) jelölte ki:

vezetője: Bíró Ottó
tagja: Király Péter

balesetvizsgáló
baleseti helyszínelő

A KBSZ főigazgatója 2011. július 11-én Ferenci Miklós balesetvizsgálót a vizsgálóbizottság tagjává jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb a bejelentést követően helyszíni szemlét tartott. Fényképeket készített, méréseket végzett és meghallgatta az érdemi információval rendelkező szemtanúkat. A megrongálódott légijárművet a KBSZ raktárába szállította. A Vb felvette a kapcsolatot a légijármű kórházba szállított pilótájával és 2011. május 2-án a KBSZ hivatali helyiségében meghallgatta az eseménnyel kapcsolatban. A pilóta a képzettségére és a légijárműre vonatkozó okmányokat a Vb rendelkezésre bocsátotta és a légijárművét a KBSZ raktárából elszállította.

Az eset rövid áttekintése

A légijármű pilótája hármashatárhegyi starthelyről indulva hobbirepülést hajtott végre. A hazavezető irányon a motor teljesítményének csökkenését tapasztalta. A közeli parkban próbált kényszerleszállást végrehajtani, azonban ernyője az erős turbulencia következtében becsukódott és egy posta udvarára esett. A pilóta könnyű sérüléseket szenvedett. A légijármű sérülése javítható.

Az eset és korábbi siklóernyős események vizsgálata során felszínre került, hogy a siklóernyő vezetésére feljogosító dokumentumok kiadása, a légijárművek és tartozékaik légi alkalmassági tanúsításának kiadása nincs egyértelműen szabályozva, nyilvántartva. A fenti engedélyeket kiadó szervezetek gyakran megfelelő hatósági engedélyek nélkül végzik ilyen irányú tevékenységüket. A kiadott engedélyek, tanúsítványok központi, átlátható nyilvántartása nem biztosított. Ennek okán a KBSZ a közlekedésért felelő miniszter és az NKH LH felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a fentebb említett problémák orvoslására.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓ

1.1 Repülés lefolyása

A légitársaság pilótája saját tulajdonú légitársasággal hármashatárhegyi starthelyről indulva helyi hobbirepülést hajtott végre. Elmondása szerint napnyugta előtt 20-25 perccel az Árpád híd budai hídfőjénél található hajókikötő felett AGL 300 m magasságon a kb. 270 fokos hazavezető irányra állt, hogy napnyugta előtt még le tudjon szállni a starthelyen. Rövid repülés után a motor fordulatszámának esését és teljesítményvesztését tapasztalta, ami miatt süllyedni volt kénytelen. A kialakult helyzetben azt tervezte, hogy leszáll a Flórián téri parkban, amely arról a ponttól a szélviszonyok figyelembevételével elérhetőnek tűnt számára. A besiklást magas, 6-10 emeletes épületek felett kellett végrehajtania. Az épületek felett szélnyírást és turbulenciát tapasztalt, de a siklóernyő kormányozhatóságát ekkor még biztosítottak érezte. A Pacsirtamező utcai hatemeletes épületek felett, azok átrepülésekor kb. 30-50 m-es magasságon intenzívebb turbulenciát érzékelt. Röviddel ezután a siklóernyő jobb oldali része, majd a siklóernyő több mint fele becsukódott. A siklóernyős pörögve zuhanni kezdett. Érzékelve a helyzetet a pilóta megfékezte a nyitott oldalt, ezzel megállította a pörgést, de a kis magasság miatt a földetérésig nem sikerült ernyőjét teljesen repülőképes állapotba hoznia. Nagy függőleges sebességgel a közeli postahivatal betonozott udvarára esett. A pilóta könnyebb láb és csuklósérülést szenvedett. A légitársaság javítható mértékben rongálódott meg.

A siklóernyős repülési útvonalát az 1. ábra mutatja.



1. ábra

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Légijármű sérülése

A siklóernyő és zsinórzata nem károsodott. A segédmotor és a beülő kerete, a légcsavar védőkerete több helyen eltörtött illetve deformálódott. A légcsavarvégek eltörttek, a műanyag tüzelőanyag tartály megrepedt, a tüzelőanyag elfolyt. A légijármű alkatrész cserékkel javítható. A légijármű eset utáni állapotát a 2. ábra mutatja.



2. ábra

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		32 éves, magyar, férfi
Siklóernyős vezetői engedélye érvényessége	Szakmai	siklóernyős
	Egészségügyi	A baleset időpontjában nem rendelkezett a szükséges 2. osztályú hatósági repülőorvosi minősítéssel.
	Jogositásai	Siklóernyős oktató; Siklóernyős kétülékes szakoktató; Segédmotoros siklóernyős oktató; Kétülékes segédmotoros siklóernyős oktató
Repült felszállások száma	Összesen	4100 óra
	Megelőző 90 napban	6 óra 43 perc
	Megelőző 7 napban	0
	Megelőző 24 órában	0
	Érintett típuson összesen	nem ismert

A 14/2002 (II.26) KöViM-EüM együttes rendelet 11.§ (1) bekezdés b) pontja szerint a lajstromozásra nem kötelezett légijárművek vezetése 2. egészségügyi osztályú orvosi minősítéssel végezhető tevékenység.

Ilyen minősítéssel a siklóernyős nem rendelkezett, mert tudomása szerint (az MRSZ-től kapott információi alapján) az a siklóernyőzéshez nem követelmény.

A légijármű parancsnoka nemzetközi FAI PP5 fokozatú siklóernyős sportengedéllyel rendelkezik, amely versenyeken való részvételre jogosít.

1.6 Légijármű adatai

1.6.1. Általános adatok

Osztálya	segédmotoros siklóernyő,
Gyártója	Paramania/Reflex Wings Ltd.
Típusa / altípusa (típuszáma)	ACTION GT 23
Gyártási ideje	2008
Gyártási száma	1106169
Azonosító jele	AA 007
Kategória	DUSV-C/teljesítmény
Légialkalmassági tanúsítvány kiállítás dátuma	2010.06.07.
Siklóernyő terhelhetősége	Min: 65 kg – Max: 135 kg
Tulajdonosa	magánszemély

1.6.3. A segédmotor adatai

Fajtája	Siklórepülő segédmotor,
Típusa	Mini Plane Polini Thor
Gyártója	Polini Motori
Gyártási száma	00694
Gyártási éve	2010
Légialkalmassági tanúsítvány kiállítási dátuma	2010.11.15.

1.6.4. A légcsvavar adatai

Fajtája	kéttollú, fa légcsvavar
Típusa	DINI FA
Gyártási év	2011
Gyártási száma	20110310
Légialkalmassági tanúsítvány kiállítási dátuma	2010.03.13.

A siklóernyő, a segédmotor és a légcsvavar légialkalmassági tanúsítványát az MRSZ műszaki vezetője adta ki.

1.7 Meteorológiai adatok

Az eset nappal, VMC viszonyok mellett, említésre méltó meteorológiai jelenség nélkül történt. A szél a balesetet megelőző kb. másfél órában folyamatosan gyengült, egészen 1-2 m/s-ig, ám az eset időpontjában, naplemente előtt 20 perccel, átmenetileg hirtelen újra visszaélénkült. Egy szintén budai, Duna-parti tízemeletes épület tetején akkor újra 4-5 m/s-os lökéses szelet mértek. A légmozgás iránya keleties volt, a szél a Duna felől fúj.

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 kiszemelt leszálló területet csaknem minden irányból magas és nagy kiterjedésű épületek veszik körül, amelyek kis szélességeik esetén is felgyorsíthatják az áramlásokat, erős turbulenciát, illetve váratlan mikroáramlási anomáliákat okozhatnak.

A kiindulási és a tervezett leszállási terület 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

A siklóernyős a 47° 32' 20,83"N és a 019°02' 29,50"E ponton a Budapest III. kerület Flórián téri postahivatal udvarán ért földet. Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Orvosi vizsgálatok adatai

A siklóernyős repülési naplójában a Vb nem talált orvosi alkalmassági vizsgálatra utaló bejegyzést.

Nem volt bizonyíték arra vonatkozóan, hogy fiziológiai tényezők vagy egyéb akadályoztatás befolyásolta volna a siklóernyős cselekvőképességét.

A könnyebb láb és csuklózúzdós sérülést szenvedett pilótát a mentők a Szent János Kórház Traumatológiai és Kézsebészeti Osztályára szállították. Ellátásban részesítették, majd két nap megfigyelés után hazaengedték.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 Túlélés lehetősége

A siklóernyős az ernyője csukódása miatt kritikus, életveszélyes helyzetbe került. A mentőernyő nyitására az alacsony magasság miatt nem volt lehetősége.

A pilóta függőleges sebességét a repülőképességét fokozatosan visszanyerő siklóernyő már olyan mértékben csökkentette, hogy csak könnyű sérüléseket szenvedett az eset során.

A mentők értesítése azonnal, a helyszínen tartózkodó postai dolgozók által megtörtént, a mentés megkezdése nem szenvedett késedelmet.

1.16 Próbák és vizsgálatok

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

1.17 Szervezeti és vezetési információk

A Vb rendelkezésére álló információk szerint az MRSZ, amely a légi jármű légi alkalmassági tanúsítványait kiadta, az eset idején nem rendelkezett a siklóernyők, segédmotorjaik és légcsavarjaik légi alkalmasságának tanúsításának kiadására szóló hatósági engedéllyel.

A lajstromozásra nem kötelezett légi járművekre vonatkozó jogszabályok:

1995. évi XCVII. törvény (Lt.)

A légi jármű nyilvántartás

Lt.17. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett polgári légi járművekről [12. § (1) bekezdés] a légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet, amely nyilvános.

A légitözlekedési szakszemélyzet képzése

Lt.32. § A lajstromozásra nem kötelezett légitjarművek vezetőinek képzését — a légitözlekedési hatóság engedélyével — gazdálkodó szervezet vagy repülő vagy ejtőernyős egyesület végzi, amely a képzés feltételeiről és követelményeiről is gondoskodik.

A légitözlekedés szabályai

Lt.52. § (3) Lajstromozásra nem kötelezett légitjarművet az vezethet, aki nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek vagy testi hiányosságok egyikében sem, és aki a légitözlekedési hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzéséről bizonyítvánnyal rendelkezik.

(...)

(6) A lajstromozásra nem kötelezett légitjarművel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtásának szabályait a miniszter rendeletben állapítja meg

Vegyes és záró rendelkezések

Lt.73. § (1) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg.

z) a lajstromozásra nem kötelezett légitjarművekkel kapcsolatos feladatokat, amelyeket nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezet lát el, továbbá az azokkal kapcsolatos eljárási szabályokat.

Lt.74. § (1) Felhatalmazást kap

w) a miniszter, hogy a lajstromozásra nem kötelezett légitjarművel folytatott repülések és az azokkal összefüggő tevékenységek végrehajtásának a szabályait, rendeletben állapítsa meg.

63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet

39. § (1) A hatóság – nyilvános pályázatra benyújtott kérelem alapján – engedélyt adhat a lajstromozásra nem kötelezett légitjarművek [Lt. 12. § (1) bekezdés] légitjarműségének megállapítására, igazolására.

(2) Az engedély iránti kérelmet – a kérelmezett tevékenység megjelölésével – csak gazdálkodó szervezet [Ptk. 685. § c) pont] nyújthat be.

(3) Az engedély kiadásának feltétele, hogy a kérelmező rendelkezzen a légitjarműség igazolásához szükséges

a) megfelelő szakmai felkészültségű vizsgáló személyzettel,

b) vizsgáló berendezésekkel, eszközökkel, laboratóriummal,

c) műszaki és vizsgálati előírások gyűjteményével,

d) érvényes felelősségbiztosítási szerződéssel,

e) megfelelő minőségbiztosítási szervezettel,

f) a légitözlekedési hatóság által jóváhagyott szervezeti és működési szabályzattal.

(4) Az engedélyest a légitjarműségi felülvizsgálat során, valamint az engedélyes által minősített légitjarműveket a hatóság ellenőrzi az érvényes előírások betartása céljából. Ha az ellenőrzés hiányosságot állapít meg, a hatóság az engedélyt azonnali hatállyal felfüggeszti, illetve a repülésbiztonság súlyos veszélyeztetése esetén azonnali hatállyal visszavonja.

(5) A hatóság az engedéllyel rendelkező szervezetekről (név, székhely, telephely) nyilvántartást vezet, amely nyilvános

Légialkalmassági tanúsítvány

49. § (1) A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek nyilvántartását és légialkalmasságának igazolását a hatóság által feljogosított szervezetek végzik.

(2) A nyilvántartás vezetésére feljogosított szervezet (a továbbiakban: szervezet) a nyilvántartásában szereplő légi járművekre légialkalmassági tanúsítványt ad ki.

(3) A szervezet által kiadott légialkalmassági tanúsítvány a légialkalmassági bizonyítvánnyal egyenértékű okmánynak minősül, amennyiben a kibocsátó szervezet a légialkalmasság tanúsítására a 39. § rendelkezéseinek megfelelően jogosultságot szerzett.

(4) A légialkalmassági tanúsítvány kiadására, visszavonására, érvényességi idejére a 40–48. §-ok rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.

A lajstromozásra nem kötelezett légi járművek nyilvántartását az Lt. a légiközlekedési hatóság feladatául határozza meg, míg a 63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet szerint erre a hatóság feljogosítást adhat más szervezeteknek.

A Vb álláspontja szerint az egységes, naprakész és nyilvános nyilvántartás létrehozása a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vonatkozásában, valamint a központi, hatóság által vezetett nyilvántartás ezen légi járművek légialkalmassági tanúsítványinak vonatkozásában egyrészt azért kívánatos, mert ezáltal a kiadott dokumentumok hitelességének, valóságának és érvényességének az ellenőrzése egyszerűbb lesz. Másrészt a nyilvántartásokba a kiadásra engedéllyel rendelkező szervezetek dokumentumai kerülhetnének csak be, ami által ellehetetlenülne az engedéllyel nem rendelkező szervezetek tevékenysége. A Vb ennek okán a BA2011-071-4P-3 és a BA2011-071-4P-4 biztonsági ajánlást teszi.

A fentiekből az is látható, hogy a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetőinek képzését a hatóság gazdálkodó szervezeteknek vagy repülő egyesületeknek engedélyezheti. A fenti légi járművek vezetésére a hatóság által engedélyezett tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítvány jogosít fel. A vezetői engedélyek nyilvántartása, bár azt az adott szervezetek elvégzik, nincs szabályozva. A Vb ennek okán a BA2011-071-4P-5 biztonsági ajánlást teszi.

1.18 Kiegészítő információk

14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet Mellékletének a minimális repülési magasságokra vonatkozó rendelkezései:

2.1.2. Minimális repülési magasságok

A fel- és leszállás eseteit, valamint a légiközlekedési hatóság engedélyét kivéve a légi jármű városok, települések sűrűn lakott területei, vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságban repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetén a leszállás, vagy a légi jármű elhagyása a földön lévő személyek és vagyontárgyaik indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható.

Ezen magasságok nem lehetnek alacsonyabbak, mint a 3.4.1. és 4.1.2. pontokban meghatározottak.

3.4.1. A fel- és leszállás eseteit, a munkarepüléseket, az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repüléseket kivéve VFR repülés nem végezhető:

a) városok, települések sűrűn lakott területei és szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől mint középponttól számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban;

b) az a) pontban nem meghatározott területek felett 500 láb AGL-nél (150 m) alacsonyabban a föld- vagy vízfelszín felett, kivéve a különleges engedélyhez kötött repüléseket, a ballon repüléseket, valamint a függővitorlázó repüléseket.

3.4.2. 3500 láb (1050 m) tengerszint feletti magasságon és felette a VFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket a „C” Függelékben, a VFR repülések számára kijelölt magasságokon kell végrehajtani, a repülés útirányát figyelembe véve.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A siklóernyős elmondása szerint a hobbirepülését AGL 300 m magasan hajtotta végre. Amint érzékelte a teljesítmény csökkenését, úgy döntött, hogy nem kísérli meg a hazajutást, hanem elővigyázatosságból terepre szállást hajt végre a látómezejében lévő Flórián tér parkosított részén.

Lakott terület felett, így a szóban forgó terület felett is VFR repülést végrehajtó repülőeszközök minimális megengedett magassága AGL 300 m. Azonban 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet Mellékletének a minimális repülési magasságokra vonatkozó 2.1.2 rendelkezését is szem előtt kell tartani.

A fel- és leszállás eseteit, valamint a légiközlekedési hatóság engedélyét kivéve a légi jármű városok, települések sűrűn lakott területei, vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságban repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetén a leszállás, vagy a légi jármű elhagyása a földön lévő személyek és vagyontárgyaik indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható. Motoros siklóernyővel tehát sűrűn lakott területen az említett repülési feltétel biztosítása végett a leszállásra kijelölt terület nem lehet a lakott területen lévő út, tisztás vagy park (közterület), hogy elkerülhető legyen a területen tartózkodók veszélyeztetése. Sűrűn lakott terület fölé az ilyen légi járművekkel ezért úgy lehet berepülni, hogy motorhiba esetén is biztosítva legyen lehetőleg egy lakott területen kívüli leszállás lehetősége egy arra alkalmas területen, ahol kizárható mások veszélyeztetése.

A motor teljesítménycsökkenése után arról a magasságról a siklóernyő kb. 1200-1500 m távolságot volt még képes siklani, ezért az adott szélviszonyok mellett a Flórián téren kívül más leszállási terület a pilóta számára nemigen jöhetett szóba.

A leszállóterületre a besiklás magas, sűrűn elhelyezkedő épületek felett vezetett. Az épületek alakja és elhelyezkedése még a kis szélesebesség mellett is erős turbulenciát, illetve kiszámíthatatlan veszélyes mikroáramlási anomáliákat okozhat. Az eset időpontjában a szél a Duna felől fújott, azaz a siklóernyősnek hátszele volt. Az épületek felett a pilóta a turbulencia erősödését észlelte. Tapasztalata révén arra számított, hogy a zavaró áramlások ellenére problémamentes lesz a besiklás és a leszállás. Más választása nem lévén folytatta a besiklást a leszálláshoz.

A Pacsirtamező utca elérése előtt kb. 30-50 m-es magasságon a fentebb említett mikroáramlási anomáliák miatt előbb a siklóernyő jobb oldali része, majd az egész siklóernyő begyűrődött, összeomlott és a siklóernyős pörögve zuhanni kezdett.

Észlelve a kritikus helyzetet, és hogy az alacsony magasság miatt a mentőernyőt nyitni nem volt alkalma, a pilóta megkísérelte ernyőjének repülőképességét és kormányozhatóságát visszaállítani. Az alacsony magasság miatt azonban ezt nem tudta maradéktalanul végrehajtani. Emiatt a postaudvaron nagy függőleges sebességgel ért földet és könnyű sérüléseket szenvedett.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Ténymegállapítások

A siklóernyős nagy repülési tapasztalattal rendelkezett.

A siklóernyősnek érvényes 2. egészségügyi osztályú orvosi minősítése nem volt.

A légi jármű repülésre alkalmas volt. Légi alkalmassági tanúsítványait erre a tevékenységre az eset idején hatósági engedéllyel nem rendelkező szervezet adta ki, ami miatt az nem volt érvényes.

A pilóta által észlelt motorteljesítmény csökkenésének műszaki okát a Vb nem vizsgálta, mert az ilyen típusú motorokkal felszerelt légi járművekkel mindig olyan feltételek mellett szabad csak repülni, amelyek biztosítják egy leszállásra alkalmas terület elérését abban az esetben is, ha a motor meghibásodik. A motor nem repülőgép motor minősítésű, ezért bármikor leállhat, amire a gyártó fel is hívja a figyelmet. A pilóta utólagos elmondása szerint valószínűsíthetően egy tüzelőanyag fűvóka elszennyeződése okozta a motor teljesítményének a csökkenését. Nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a segédmotor mellett a légi jármű más szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna, és amely ennek következtében okozta az esetet, vagy hozzájárult volna az eset lefolyásához.

A leszállásra kiszemelt, sűrűn lakott területen lévő közterület — a Vb véleménye szerint — nem felelt meg annak a feltételnek, hogy kijelölhető legyen olyan leszállásra, amely a motor meghibásodás esetén vehető igénybe.

Az adott meteorológiai körülmények között a leszálló területet környező magas épületek okozta kiszámíthatatlan mikro áramlási anomáliák lehetősége megnövelte a besiklás és leszállás közbeni veszélyes befúvások keletkezésének esélyét.

3.2 Eset oka

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének közvetlen oka az volt, hogy a leszálláshoz besikló siklóernyő az átrepült épületek felett leáramló hátszélben erős turbulenciába kerülve becsukódott.

Az alacsony magasság miatt mentőernyő nyitására nem volt lehetőség. A pilóta kivételi kísérlete az alacsony magasság miatt csak részben sikerült.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

4.1 Szakmai vizsgálat lezárásaként hozott biztonsági ajánlás

A KBSZ a szakmai vizsgálat lezárásaként az alábbi biztonsági ajánlásokat teszi:

BA2011-071-4P-1. *A Vizsgálóbizottság (Vb) megállapította, hogy a légközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 73. § (1) bekezdés z) pontjában adott felhatalmazás ellenére a kormányrendelet máig nem született meg. Ebben a kormányrendeletben kellene meghatározni a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel kapcsolatos feladatokat, amelyeket nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezet lát el, továbbá az azokkal kapcsolatos eljárási szabályokat. Ennek okán a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) a közlekedésért felelős miniszter felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a fentebb említett probléma orvoslására.*

A KBSZ javasolja a közlekedésért felelős miniszternek, hogy kezdeményezze az Lt. 73. § (1) bekezdés z) pontban adott felhatalmazás szerinti kormányrendelet elkészítését a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel kapcsolatos azon feladatok szabályozására, amelyeket nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezet lát el, továbbá az azokkal kapcsolatos eljárási szabályok megalkotására.

Az ajánlás elfogadása és a kormányrendelet kiadása esetén a KBSZ véleménye szerint egyértelművé válik a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel kapcsolatos feladatok megosztása a közigazgatási és a nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezetek között, valamint a nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezetekre ruházott feladatok eljárási szabályai is meghatározásra kerülnek.

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 Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) a közlekedésért felelős miniszter felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a fentebb említett probléma orvoslására.*

A KBSZ 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 KBSZ véleménye szerint egyértelművé válnának a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel végrehajtott repülések szabályai, melyek hozzájárulnak a légiközlekedés biztonságának javításához, és amelyek az ezekkel a légi járművekkel repülő közösség tagjainak jogkövető magatartását is nagyban elősegítik.

BA2011-071-4P-3 A jelen és a korábbi siklóernyős esetek vizsgálata során felszínre került, hogy a siklóernyők és más lajstromozásra nem kötelezett légi járművek egységes és átlátható nyilvántartása nem biztosított annak ellenére, hogy a légközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 17. § (1) bekezdése ezt a légügyi hatóság feladatául határozza meg, illetve a 63/2001. (XII.23) KöViM rendelet 49.§ (1) bekezdése feljogosítja ezen feladatok más szervezetekhez történő delegálására. Ennek okán a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: NKH LH) felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek egységes nyilvántartásának megoldására.

A KBSZ javasolja a NKH LH-nak, hogy gondoskodjon a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek egységes, naprakész és nyilvános nyilvántartásáról.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a KBSZ véleménye szerint a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekről vezetett nyilvántartás egységes, naprakész és nyilvános lesz.

BA2011-071-4P-4 A jelen és a korábbi siklóernyős esetek vizsgálata során felszínre került, hogy a siklóernyők és más lajstromozásra nem kötelezett légi járművek és tartozékaik légi alkalmassági tanúsítványának egységes és átlátható nyilvántartása nem biztosított. Ennek okán a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: NKH LH) felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekre kiadott légi alkalmassági tanúsítványok egységes nyilvántartásának megoldására.

A KBSZ javasolja a NKH LH-nak, hogy gondoskodjon a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek és tartozékaik légi alkalmassági tanúsítványainak központi, hatósági nyilvántartásáról.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a KBSZ véleménye szerint a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekre és tartozékaikra kiadott légi alkalmassági tanúsítványokról vezetett nyilvántartás egységes és naprakész lesz.

BA2011-071-4P-5 A jelen és a korábbi siklóernyős esetek vizsgálata során felszínre került, hogy a siklóernyők és más lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetésére feljogosító dokumentumok átlátható nyilvántartása nem biztosított. Ennek okán a Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ) a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: NKH LH) felé biztonsági ajánlást tesz, hogy találjon megoldást a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetésére feljogosító dokumentumok egységes nyilvántartásának megoldására.

A KBSZ javasolja a NKH LH-nak, hogy gondoskodjon a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetésére feljogosító dokumentumok központi, hatósági nyilvántartásáról.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a KBSZ véleménye szerint a lajstromozásra nem kötelezett légi járművek vezetésére feljogosító dokumentumokról vezetett nyilvántartás egységes és naprakész lesz.

Budapest, 2012. július 3.

Bíró Ottó
Vb vezetője

Ferenci Miklós
Vb tagja

Király Péter
Vb tagja

1. sz. melléklet a 2012-071-4P Zárójelentéshez

Az NKH LH észrevételei a ZJT-vel kapcsolatban.

2011.április 26-án Bp. III. ker. Flórián tér közelében, az AA 007 azonosító jelű, Paramania Action GT siklóernyővel bekövetkezett súlyos repülőesemény Közlekedésbiztonsági Szervezet által megküldött zárójelentés tervezetéhez az illetékes szakterületekkel történt egyeztetés alapján, a Légügyi Hivatal észrevétele és álláspontja a következő:

1./ BA2011-071-4P-3:

A légitársaságokról szóló törvény 17.§ (1) bekezdése értelmében a légitársasági hatóság hatásköre a lajstromozásra nem kötelezett légitársaságokról szóló nyilvántartás vezetése. A 63/2001 KöViM Rendelet a polgári légitársaságok típus- és légitársaságáról szól. A jogszabály a felhatalmazó rendelkezésekre vonatkozó hivatkozásoknál sem említi az Lt. 17.§ (1) bekezdését, így értelmezésünk szerint – függetlenül a KöViM rendelet szövegétől – a lajstromozásra nem kötelezett légitársaságok nyilvántartásának vezetése nem átruházható feladat. Következésképpen a KBSZ hivatkozott ajánlása olyan javaslatot tartalmaz, mely kérdést jogszabály rendez. Tekintettel, hogy a KBSZ semmilyen formában nem gyakorol felügyeleti jogkört az LH eljárásainak tekintetében, a biztonsági ajánlás jogszabályi kötelezettséget ismétel meg, melyre a KBSZ-nek nincs hatásköre.

2./ BA2011-071-4P-4:

A légitársaságokról szóló törvény 49.§ (1) értelmében a 216/2008/EK Rendelet hatálya alá nem tartozó esetekben a polgári légitársaság követelményeinek és légitársasági vizsgálatainak részletes szabályait a miniszter rendeletben határozza meg. A polgári légitársaságok típus- és légitársaságáról szóló 63/2001 KöViM Rendelet 49.§ 1 értelmében „A lajstromozásra nem kötelezett légitársaságok légitársaságának igazolását a hatóság által feljogosított szervezetek végzik.” A jogszabályok nem írják elő a Hatóság részére olyan követelményeket, mely szerint a feljogosított szervezet által végzett légitársasági igazolásokat a Hatóság tartsa nyilván.

Fentiekre tekintettel – jogszabályi előírás hiányában – nem tartjuk indokoltnak a KBSZ javaslatát. Szeretnénk továbbá megemlíteni, hogy a feljogosított szervezetek kötelesek ilyen tartalmú nyilvántartás vezetésére, így ezek az adatok tőlük bármikor bekérhetők.

3./ BA2011-071-4P-5:

A lajstromozásra nem kötelezett légitársaságok vezetéséhez szakszolgálati engedély nem szükséges, a légitársaságokról szóló törvény 52.§ (3) határozza meg azokat a feltételeket, melyek teljesítését követően vezethet valaki ilyen légitársaságot. A hatályos jogszabály még azt sem határozza meg, milyen dokumentum határozza meg, milyen dokumentum szükséges ilyen légitársaságok vezetéséhez, pusztán a miniszter hatáskörébe utalja a kérdés rendeleti úton történő további intézését.

Tekintettel arra, hogy – mint azt a Vb. is észlelte – ez a jogszabály nem jelent meg, a Légügyi Hatóság nem jogosult saját hatáskörében olyan intézkedéseket előírni, amelyek a jogalanyokra közvetlenül kötelezettségeket rónak.

Mindettől függetlenül – ha jogilag nem is – szakmailag megalapozottnak tartjuk a javaslatot, így a Légügyi Hivatal áttekinti, milyen eljárási lehetőségei vannak.

A Vb álláspontja:

A KBSZ a biztonsági ajánlásokat az adott légi jármű kategóriában lefolytatott eseményvizsgálatok során egyik leggyakrabban jelentkező problémájának a megoldása érdekében tette.

A **BA2011-071-4P-3** ajánláshoz tett észrevétellel kapcsolatban a KBSZ hangsúlyozza, hogy az ajánlással egy sok éve fennálló problémára hívja fel a NKH LH figyelmét. Annak ellenére, hogy azt törvény is előírja, a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekről egységes nyilvántartás mindmáig nem áll az érintettek rendelkezésére, ezért a KBSZ a biztonsági ajánlását, mint meglevő problémára történő figyelemfelhívását, továbbra is fenntartja.

A **BA2011-071-4P-4 és BA2011-071-4P-5** ajánlásokhoz tett észrevétellel összefüggésben az NKH LH véleménye az, hogy nem rendelkezik jogszabályi háttérrel ahhoz, hogy előírja, illetve megkövetelje a feljogosított szervezetektől a biztonsági ajánlásokban megfogalmazottakat.

A területet szabályozó érvényben lévő jogszabályok megengedő rendelkezések. Az NKH LH az adott tevékenységek végzésére az arra megfelelő szervezeteknek a megfelelő feltételek fennállása esetén engedélyt adhat. A KBSZ álláspontja az, hogy az ajánlásokban megfogalmazott nyilvántartások létrehozásához szükséges adatokhoz az NKH LH-nak bármikor hozzáférési lehetőséggel kell rendelkeznie, valamint az adatok jogszabályban előírt nyilvánosságát a KBSZ és a társadalom számára is biztosítani kell. Ezért a KBSZ a biztonsági ajánlásait továbbra is fenntartja.

Nyilvánvaló azonban, hogy a terület egységes és részletes szabályozását a **BA2011-071-4P-1 és BA2011-071-4P-2** ajánlásoknak megfelelően megalkotott jogszabályok hivatottak rendezni.