



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-095-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Gödöllő repülőtér
2011. május 21.**

**ITV DOLPO
FE 105**

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 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: Kbv.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbv. 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 Kbv. és a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet együttesen a polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlamenti 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

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 LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgálóbizottság
zsákesés	A zsákesés a siklóernyő olyan – a teljes átesés sebessége közelébe fékezett – repülő helyzete, amelyben a siklóernyő alakja és szokott térbeli helyzete megtartásával nagy függőleges sebességgel, számottevő vízszintes sebesség nélkül veszít magasságot.

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	siklóernyő
	Gyártója	ITV
	Típusa	Dolpo L
	Felség- és lajstromjele	FE 105
	Üzembentartója	magánszemély
	Légialkalmassága	na
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. május 21. 14:30
	Helye	Gödöllő repülőtér

A légiközlekedési baleset során;

Súlyosan megsérült: 1 személy

A siklóernyő nem rongálódott meg

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. május 21-én 14 óra 53 perckor az MRSZ repülésbiztonsági szolgálatának ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes 2011. május 21-én 15 óra 30 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. május 21-én az alábbi vizsgálóbizottságot (a továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kovács Márk	balesetvizsgáló
tagja	Király Péter	baleseti helyszínelő

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

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2011. május 24-én meghallgatta a sérültet és a tanúkat.

A Vb 2013. szeptember.02-án az egyik tanútól kiegészítő információkat szerzett be.

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

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

A siklóernyős pilóta – gyakorlás céljából végrehajtott – célrasszállás közben úgy érezte, hogy magasabban van a szükségesnél, ezért magasságvesztő manőverbe kezdett. Az egyik fordulóban túlfékezte az ernyőt, az ernyő zsákesésbe került. A pilóta kb. 10 méter magasról nagy függőleges sebességgel a hátára esett. Az esés következtében a bal csuklója eltört.

Siklóernyős pilóta adatai

Kora, állampolgársága, neme		kora nem ismert, magyar férfi
Vezetői engedélyének	Típusa	siklóernyő
	Egészségügyi érvényessége	na
	Képesítései	siklóernyős pilóta I
	Jogosításai	repüléseit önállóan szervezi
Repült ideje	Összesen	na

A Vb a siklóernyős képzettségét, jogosítását a csörlőkezelő elmondásából ismeri.

A Vb a siklóernyős orvosi minősítéséről nem tudott adatokat beszerezni.

Meteorológiai adatok

A szél iránya: északnyugati, a szél sebessége: 2~4 m/s

2 ELEMZÉS

A pilóta, az egyik tanú és a tanúval egybehangzó saját állítása szerint, a fordulóban túlfékezte az ernyőjét. Az ernyő a túlfékezés következtében átesés közeli helyzetbe – zsákesésbe – került. Zsákesésben a siklóernyő nagy függőleges sebességgel, számottevő vízszintes sebesség nélkül veszít magasságot. Ebben az esetben a magasságvesztés a földdel való ütközésig tartott. A pilóta sérülése a földdel való ütközés következménye.

A pilóta bal kezének sérüléséből vezetési hibára lehet következtetni. Ha a pilóta a hát, vagy az alsó protektorára esik, és e közben valamelyik – vagy mindkét – keze földet ér az egyértelműen a fék túlhúzását és folyamatosan húzva tartását jelzi.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

A siklóernyős pilóta vezetési hiba következtében került olyan repülőhelyzetbe, amely a földdel való ütközését okozta.

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének oka az volt, hogy a siklóernyős pilóta az adott repülőhelyzetben megengedhetőnél nagyobb mértékű fékezésével zsákesésbe vitte siklóernyőjét.

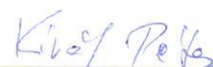
4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. március „ „



Ferenci Miklós
Vb vezetője



Király Péter
Vb tagja