



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2011-160-4P
Légiközlekedési baleset

Siófok-Kiliti
2011. augusztus 03.

UL A1 légi jármű
30-025

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 Függetlékeinek 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 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-tervezet 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 és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

ATS	Air Traffic Service Légiforgalmi szolgálat
FIC	Flight Information Centre Repülési Tájékoztató Központ
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
HC	HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság
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
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légikügyi Hivatal
trájk	Sárkányra, (siklóernyőre) csatoló taggal (tagokkal) felfüggesztett meghajtó egységgel felszerelt kocsiszerkezet
TWR	Tower (irányítótorony)
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	UL A1
	Gyártója	szárny: Bogdola János trájk: ismeretlen
	Típusa	Szárny: BB-02 trike: ismeretlen
	Azonosító jele	30-025
	Üzembentartója	a tulajdonos
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. 08. 03-án. 18 óra 35 és 18 óra 45 perc között
	Helye	Siófok-Kiliti

A légiközlekedési baleset során összesen:

Meghalt: 2 személy.

A légijármű az eset során megsemmisült .

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. augusztus 03-án 20 óra 49 perckor a Siófok Kiliti TWR ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

– 2011. augusztus 03-án 22 óra 23 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2010. augusztus 04-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló
tagja	Gréz László	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínélő

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2011. augusztus 04-én 10 óra 00 perckor érkezett a helyszínre. A baleset helyéről szemlejegyzőkönyvet, fényképfelvételeket készített és egy szemtanút meghallgatott. Siófok-Kiliti (LHSK) repülőtéren tovább folytatta a tanúk meghallgatását és a fellelhető okmányok begyűjtését.

A Zárójelentés a helyszíni szemlén tapasztaltak, a tanúk nyilatkozatai, a megszerzett okmányok elemzése, a rendőrség által kirendelt szakértő véleménye és az érintetteknek a Zárójelentés-tervezethez fűzött észrevételei alapján készült.

Az eset rövid áttekintése

A balesetet szenvedett sárkányrepülő pilóta utasával 18 óra 30 perckor szállt fel Siófok Kiliti repülőtérrel, rövid – legfeljebb 15 perces – repülésre. Több mint egy óra elteltével sem adott életjelet magáról. A napnyugtáig rendelkezésre álló rövid időben a kutatás sikertelen volt. A sárkányrepülőt, a pilótát és az utast másnap reggel találták meg a közeli kukoricaföldön. A pilóta és utasa halottak voltak.

A pilóta és utasa halálát, valamint a sárkányrepülő tönkremenetelét a földdel való meredek pályán orral történő, nagy sebességű ütközés okozta.

A vizsgálat során a pilóta képesítése és jogosítása, valamint a trájk műszaki alkalmassága és annak dokumentálása tekintetében hiányosságok sorára derült fény.

A FIC az eset tudomására jutásakor nem rendelte el a kutató-mentő alakulat elindítását

A Vb a vizsgálat során a 16/2000.(XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklet 4. fejezete 4.1 pontja és az ICAO Annex 11 – Airtraffic Services, CHAPTER 5, ALERTING SERVICE 5.1.1 – ideértve annak a 2007. évi XLVI. törvénnyel kihirdetett magyar nyelvű szövegét is - megfelelő részei között jelentős szövegtérést talált.

A Vb az eset kapcsán biztonsági ajánlások kiadását tervezi.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Repülés lefolyása

Az 1-es számú tanú – a balesetben elhunyt pilóta klubtársa – elmondása szerint a pilóta utasával 10-15 perces repülést tervezett. 18 óra 30 perckor – eltérő repülési tervvel – együtt szálltak fel, majd kb. öt perc repülés után Siófok déli határánál szétváltak. Az 1-es számú tanú 90 perces repülést tervezett a Balaton környéken, ezért tervezett útján tovább haladt, míg társa Kiliti irányába visszafordult

A repülőtér közelében dolgozó 2-es számú tanú, amíg látta a sárkányrepülőt figyelte a repülését. Elmondása szerint a tőle délre lévő fasornál alacsonyabban dél-délkeleti irányba haladva a kukoricást észak-északnyugatról határoló fasoron átemelkedve a fasort szinte érintve repült, majd a fasor takarásában kikerült a látóteréből.

Az 1-es számú tanú közel egy órás repülés után visszatérve nem találta sem a pilótát, sem annak légijárművét a repülőtéren. Pilótatársával telefonon próbált kapcsolatba kerülni, mivel arra gondolt, hogy esetleg kényszerleszállást kellett végrehajtani. A hívást nem fogadták, ezért sárkányrepülőjével újból felszállt és az eltűnt keresésére indult.

A repülőtér környékén próbálkozott a kereséssel, mert a 10-15 percesre tervezett repülés ezt indokolta. A rohamosan közeledő napnyugta, csak rövid idejű keresést tett lehetővé, a keresés nem járt sikerrel.

A repülőtér egyik dolgozója – a 3-as számú tanú – jelentette a FIC-nek a sárkányrepülő eltűnését, de az a kutatást azzal az indokkal nem rendelte el, hogy a sárkányrepülő pilótája nem adott le repülési tervet.

Az eltűnt sárkányrepülőt az este folyamán a repülőtéren állomásozó készenléti rendőrség éjjel látó készülékkel ellátott helikopterével is keresték, de ez a keresés is sikertelen volt.

A pilótát és utasát másnap, a repülőtérrel keresésére felszálló repülőgép vezetője találta meg és adta meg a rendőröknek a baleset helyét. A helyszínre érkező rendőrök a pilótát és az utasát is holtan találták.

A légiközlekedési baleset helye: Siófok-Kiliti mezőgazdasági terület, koordinátái: N46° 51' 18,16" E 018° 04' 47,47".

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Légijármű sérülése

A légijármű az eset során megsemmisült.

1.4 Egyéb kár

Siófok- Kilitin a P19 jelű táblán kb. 1000 m² területen a kukoricát le kellett vágni a helyszíni szemle és a roncs elszállítása miatt.

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

1.5 Személyzet adatai

Légijármű parancsnok adatai

Kora, állampolgársága, neme	53 éves, magyar, férfi	
Vezetői engedélyének	Típusa	UL A1
	Szakmai érvényessége	Nincs adat
	Egészségügyi érvényessége	2012. 05. 13.-ig
	Képesítései	Trike pilóta
	Jogosításai	A startkönyvben a képesítéshez nincs hozzárendelve jogosultság

A rendelkezésre álló dokumentumokból nem állapítható meg, hogy a pilóta mikor mennyit repült, illetve milyen szakmai gyakorlattal rendelkezett.

A startkönyvben található képesítéshez, nincs hozzárendelve jogosultság, így nem tudható, hogy a „trike pilot” képesítés mire jogosítja a pilótát.

1.6 Légi jármű adatai

1.6.1. Általános adatok

Osztálya	UL A1
Gyártója	Szárny: Bogdola János trike: ismeretlen
Típusa / altípusa (típuszáma)	Szárny: BB-02 Trike: ismeretlen
Gyártási ideje	Szárny: 2005 Trike: 2006
Gyártási száma	Szárny: 2005/02/05 Trike: 2006
A szárny azonosító jele	30-025
Tulajdonosa	magánszemély
Üzembentartója	a tulajdonos

A légi járművel repült idő és a leszállások száma nem állapítható meg egyértelműen.

1.6.2. Légi alkalmasságával kapcsolatos megállapítások

Légi alkalmassági bizonyítványának	Száma	MKSSz 2009/0236/A1
	Kiadásának ideje	2009. 04. 19.
	Érvényességének ideje	2011. 0?. 30.
	Utolsó felülvizsgálat ideje	2010. 0?. 30.
	Bejegyzett korlátozások	A műrepülés tilos!

A légi jármű alkalmassági kártyáján az alkalmassági vizsgálat és az érvényesség dátuma nem állapítható meg egyértelműen.

1.6.3. A légi jármű hajtómű adatai

Fajtája	boxer elrendezésű négyütemű dugattyús
Típusa	Subaru EA 81

A használt tüzelőanyag fajtája: 95-ös ólommentes benzin.

1.6.4. Légi jármű terhelési adatai

A légi jármű terhelési adatai a megengedett határokon belül voltak, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

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

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 **Összeköttetés**

A légi járművön nem volt kommunikációs berendezés.

1.10 **Repülőtéri adatok**

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

1.11 **Légi jármű adatrögzítők**

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű típusra nincs előírva.

1.12 **Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok**

A légi közlekedési baleset helye: Siófok-Kiliti mezőgazdasági terület,

koordinátái: N46° 51' 18,16" E 018° 04' 47,47" (1. számú kép)

A helyszínen a baleset idején, nagy területen, embernél magasabb kukorica állt.

A roncs kis területen volt megtalálható, szóródás nélkül olyan helyzetben, amely rendkívül nagy hosszdőlésű, meredek pályán történő becsapódásra utalt.

1.13 **Orvosi vizsgálatok adatai**

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

A pilótának és utasának halálát nagy erejű tompa erőbehatásból – az ütközésből – származó, az élettel összeegyeztethetetlen sérülések okozták. Életük megmentésére azonnal érkező, szakszerű segítség esetén sem lett volna lehetőség.

A pilóta és utasa a haláluk időpontjában nem állt alkoholos befolyásoltság alatt.

1.14 **Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 **Túlélés lehetősége**

A pilótának és utasának halálát az élettel összeegyeztethetetlen sérülések okozták. Életük megmentésére azonnal érkező, szakszerű segítség esetén sem lett volna lehetőség.

1.16 **Próbák és vizsgálatok**

Próbákat, vizsgálatokat a Vb nem végzett illetve nem végeztetett.

1.17 **Szervezeti és vezetési információk**

A pilóta startkönyvében található képesítéshez nincs hozzárendelve jogosultság, így nem tudható, hogy a „trike pilot” képesítés mire jogosítja a pilótát. (7. számú kép) Az üzemeltető szervezet vezetője – szóbeli megkeresésünkre – azt felelte, a képesítés kiállítója tudja megmondani, vagy a kiállításakor érvényben lévő képzési tematikában található, hogy milyen jogosítás tartozik a nevezett képesítéshez.

A startkönyvben található bejegyzésből sem a kiállító nevét, sem a kiállítás dátumát nem lehetett meghatározni, így – központi nyilvántartás hiányában – a pilóta jogosítását nem ismerjük.

A légi jármű műszaki alkalmassági kártyáján (8. számú kép) található utolsó bejegyzés dátuma nem állapítható meg egyértelműen, így – központi nyilvántartás hiányában – nem tudjuk, hogy a légi jármű a baleset időpontjában rendelkezett-e műszaki alkalmassággal.

A FIC, az egyik tanú szerint azzal az indokkal nem értesítette a kutató mentő szolgálatot, mert a pilóta nem adott le repülési tervet. A vonatkozó jogszabály értelmében, repülési tervet leadni nem kötelező. A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény szerint a légiforgalmi szolgálat feladata „*légi jármű eltűnése, vagy kényszerhelyzetbe kerülése esetén a szükséges intézkedés – kutatás-mentés, valamint egyéb segítségnyújtás – kezdeményezése;*” (61/A. § (3) bekezdés f) pont). A hivatkozott jogszabályhely nem tesz kivételt, e szerint minden eltűnt légi járművet keresetnie kell. Ebben az esetben a késlekedés nem rontotta a sárkány pilótájának és utasának túlélési esélyeit, azonban más esetekben a keresés megindításának késedelme jelentős további kárt okozhat.

A Vb a vizsgálat során a 16/2000.(XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklet 4. fejezete 4.1 pontja és az ICAO Annex 11 – Airtraffic Services, CHAPTER 5, ALERTING SERVICE 5.1.1 – ideértve annak a 2007. évi XLVI. törvénnyel kihirdetett magyar nyelvű szövegét is - megfelelő részei között jelentős szövegtérést talált.

Az ICAO Annex 11. megfelelő hivatkozott szabálya:

ICAO Annex 11 – Airtraffic Services, CHAPTER 5, ALERTING SERVICE	2007. évi XLVI. törvény melléklete – Annex 11 – Légiforgalmi szolgálatok, 5. Fejezet - Riasztó szolgálat
5.1.1 Alerting service shall be provided:	5.1.1 Riasztó szolgálat biztosítandó:
a) for all aircraft provided with air traffic control service;	a) minden légi járműnek, amelynek légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak;
<i>b) in so far as practicable, to all other aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services; and</i>	<i>b) a gyakorlati lehetőségek határain belül minden egyéb légi járműnek, amely repülési tervet töltött ki vagy amely a légiforgalmi szolgálati egységek által egyéb módon ismert; valamint</i>
c) to any aircraft known or believed to be the subject of unlawful interference.	c) bármely légi járműnek, amelyről ismert vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll.

A légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000.(XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú mellékletének, a riasztó szolgálat nyújtásáról szóló 4. Fejezete értelmében:

4.1.1. A légi járművek kényszerhelyzete, eltűnése, a riasztó szolgálat nyújtása a repülőtéri kényszerhelyzeti szolgálati egységek szükség szerinti riasztását, a mentés koordinálására kijelölt szerv riasztását, valamint az érintett légi jármű üzemben tartójának, az esetlegesen érintett ATS egységek és a kényszerhelyzetben lévő légi jármű közelében működő légi járművek értesítését jelenti.

4.1.2. Riasztó szolgálatot kell nyújtani:

- a) minden olyan légi járműnek, amely számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak;
- b) a repülési tervet benyújtott légi járművek számára, a működésről kapott információt követően, a repülési terv lezárásáig terjedő időszak alatt;
- c) az AFIS egységgel rendelkező repülőterek forgalmában résztvevő valamennyi ismert légi jármű számára; és
- d) bármely légi jármű részére, amelyről tudott vagy feltételezett, hogy jogellenes beavatkozás alatt áll.

1.18 Kiegészítő információk

Az eredetileg Bogdola János által gyártott trájkot ismeretlen személy átalakította, a Subaru EA 81 típusú motor az átalakítás során került beépítésre. A trájk így elvesztette eredeti típusát és alkalmasságát.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A helyszíni szemlén tapasztaltak szerint a sárkány tönkremenetelét valamint a pilótájának és utasának halálát nagy hosszdőlésű pályán, nagy sebességgel történő, földdel való ütközés okozta.

A meredek becsapódást bizonyítják azok a kukoricaszárak, amelyek a trájk és a szárny között, illetve közvetlenül a trájk mögött (2. és 5. számú kép) szinte érintetlenül eredeti helyzetükben állnak. A szárny és a trájk nagyjából egy időben kissé balra dőlve orral ütközött a talajjal, majd a trájk a bal oldalára csapódott, ezt bizonyítja a bal oldali futó, amely a szokott üzemi terheléssel ellenkező irányú terhelés hatására törött el. E szokatlan törést a nagy szögben történő becsapódás és a trájk vázszerkezetének nagymértékű deformációja (3. számú kép) tette lehetővé, amely következtében a trájk hátsó fele a deformáció következtében elcsavarodva, szinte háthelyzetben találkozott a talajjal. A becsapódáskor mindkét szárnyvégi vitorlarögzítés elszakadt (4. és 5. számú kép). Ez a sárkány orral való ütközésének következménye.

A motor az ütközés idején nagy teljesítményen működött, ezt bizonyítják a légcsvár sérülései (6. számú kép) és a sérült tollak nyoma a talajban.

A szárny szerkezeti elemei maradéktalanul fellelhetőek voltak és rajtuk anyaghiba, gyártási rendellenesség, vagy szerelési hiba nem volt megfigyelhető.

A vizsgálat időpontjában a motor főtengelye akadálymentesen átforgatható volt, az üzemanyagtartályban volt benzin és a forgattyúházban is volt olaj.

A vizsgálat alapján kijelenthető, hogy a sárkány nagy fordulaton járó motorral, nagy – 60~75 fokos – hosszdőléssel. Enyhe bal bedöntéssel, ép repülőképes szárnyal ütközött a talajjal.

A vizsgálatból levonható következtetések szerint a pilóta nagy sebességgel (legalább 100 Km/h), kis magasságban, a felszint követve repült a kukorica felett. Felvételtől származó akaratlan orsózó mozgás, vagy szándékolt balforduló következtében a bal szárnyvég beleért a kukoricába, az így előálló nagy nyomaték következtében a szárny durván kifordult balra és orral lebukott a föld felé. Az így kialakult helyzetben a trájk a fordulóban lemaradva, nagy hosszdőléssel és sebességgel, a szárnyal nagyjából egy időben, orral a földnek ütközött.

A fentebb leírt eseménysor magyarázatot ad a trájk, a szárny és a fedélzeten tartózkodók sérüléseire.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Ténymegállapítások

Nem állapítható meg, hogy a pilóta az adott repülési feladatra az eset idején rendelkezett-e megfelelő, képesítéssel és jogosultsággal.

Nem állapítható meg, hogy a légi jármű az eset idején rendelkezett-e műszaki alkalmassággal, de – a szemtanúk beszámolója alapján – kijelenthető, hogy a baleset előtt a repülésre fizikailag alkalmas volt.

A légi járművet a repüléshez megfelelő minőségű és mennyiségű tüzelőanyaggal feltöltötték.

A Vb nem találta jelét annak, hogy a légi jármű szerkezete vagy valamely rendszere az eset előtt meghibásodott volna és ez előidézője, vagy oka lett volna a baleset bekövetkezésének, vagy hozzájárult volna annak lefolyásához.

A repülés jó látásviszonyok, nappali fényviszonyok mellett zajlott le.

A pilóta nem tartotta be az érvényben lévő előírásokat, amikor alacsonyabban repült a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet 2.1.2. Minimális repülési magasságok pontjában meghatározott magasságnál.

A pilóta a repüléshez nem nyújtott be repülési tervet, de azt jogszabály számára nem is írja elő.

A FIC a légi jármű eltűnésének bejelentésekor – a repülési terv hiányára hivatkozva – nem indította el a kutatást.

A Vb az légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet, és a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvénnyel kihirdetett ICAO Annex 11 – Air Traffic Services, CHAPTER 5, ALERTING SERVICE beidézett szövege között jelentős eltérést talált.

3.2 Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének bizonyítható kiinduló oka az volt, hogy a légi jármű vezetője alacsonyabban repült, mint a 14/2000 (KöViM rendelet) 3.4 pontjában meghatározott minimális repülési magasság és kis magasságon, a felszín követve – felvételtől, vagy irányváltoztatási szándékból előálló orsózó mozgás következtében – a bal szárnyvéggel előbb a növényzettel, majd ennek következtében a talajjal ütközött.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

BA2011-160-4P-1 A Vizsgálóbizottság az eset vizsgálata során azt tapasztalta, hogy a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú mellékletének, a riasztó szolgálat nyújtásáról szóló 4. Fejezete, és a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függetlékeinek a 2007. évi XLVI. törvénnyel kihirdetett, Annex 11 – Légiforgalmi szolgálatok 5. Fejezet Riasztó szolgálat szövege között eltérés tapasztalható. Az eltérés hivatkozási alapot teremt a repülési terv leadása nélkül repülők kutatás-mentésének megtagadására. Ezért:

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnak, hogy tegyen intézkedéseket a fentebb megjelölt szövegekben fellelhető eltérés megszüntetésére.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vizsgálóbizottság véleménye szerint egyértelművé válik, hogy egy légi jármű eltűnése esetén az érintett szervezeteknek milyen kötelezettségei vannak.

BA2011-160-4P-2 A Vizsgálóbizottság az elmúlt évek baleseteinek vizsgálata során azt tapasztalta, hogy azoknak a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel repülőknél, akiknek vezetésre jogosultságot adó dokumentuma nem szakszolgálati engedély, a képzettséget és a jogosultságot igazoló dokumentumait a képzésre jogosított szervezetek egy-egy szakterületen belül sem egységes tartalmi és formai követelmények szerint adják ki. Így ezekből a dokumentumokból az esetek többségében nem deríthetők ki a szakmai vizsgálat szempontjából lényeges adatok. Ezért:

A Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja az Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalának, hogy tegyen megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel repülőknél képzettségeinek és jogosításainak dokumentálása – szakáganként – egységes tartalmi és formai követelményeknek feleljen meg.

Az ajánlás elfogadása és végrehajtása esetén a Vizsgálóbizottság véleménye szerint minden esetben egyértelműen meghatározható lesz, hogy azoknak a lajstromozásra nem kötelezett légi járművekkel repülőknél, akiknek vezetésre jogosító dokumentuma nem szakszolgálati engedély, vezetői engedélyében található képesítéshez milyen jogosítás tartozik.

Budapest, 2013. szeptember 10.

Gréz László
Vb tagja

Ferenc Miklós
Vb vezetője

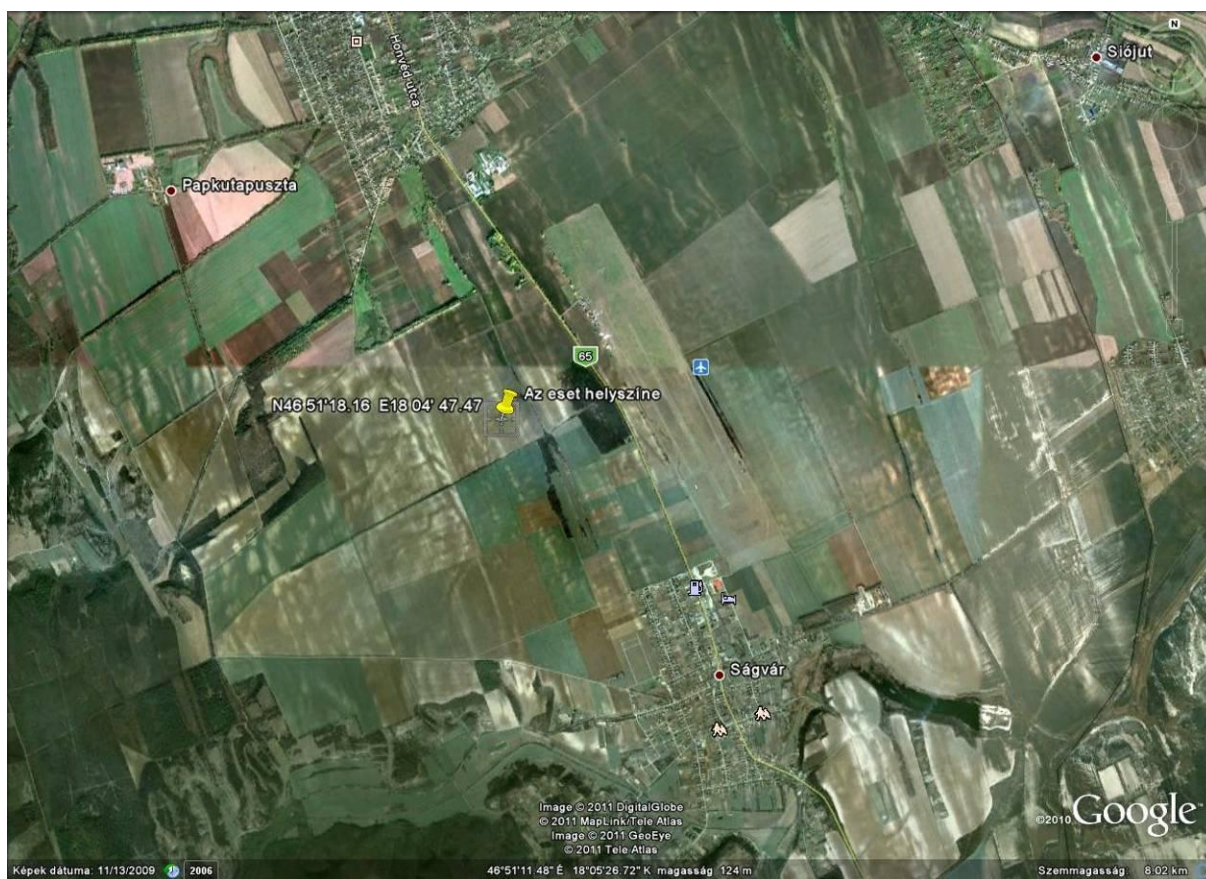
Pataki Ferenc
Vb tagja

MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

Képmelléletek

1. számú kép – A helyszín környezetének légifotója.
2. számú kép – Lábon álló kukorica a roncs mögött.
3. számú kép – A trájk vízszintes főtartójának alakváltozása és a bal futó törése.
4. számú kép – A bal szárnyvégfeszítő szakadása és az árboc sérülései
5. számú kép – A jobb szárnyvégfeszítő szakadása és a trájk helyzete.
6. számú kép – A légcsavarsérülése és nyoma a talajban.
7. számú kép – A pilóta startkönyvének képesítéseket tartalmazó lapja.
8. számú kép – A segédmotoros sárkány műszaki alkalmassági kártyája.

Képmelléletek



1. számú kép



2. számú kép



3. számú kép



4. számú kép



5.számú kép



6.számú kép

ZENIT TRIKE PILOT SPORTREPULŐ JE	
Date: <u>2011.07.14.</u>	Signature: <u>[Handwritten Signature]</u>
STUFUK-KILTI REPTER TRIKE INSTRUCTOR	
Date:	Signature:
TWO SEATER TRIKE INSTRUCTOR	
Date:	Signature:

MEGÚJTÁSOK (RENEWALS)

7. számú kép

Az alkalmasság érvénye	Műszaki vezető
SARRANY	A. KALINAY
2008 01 20	
2008 02 20	
2008 07 11	
2009 05 12	
2010 05 02	
2010 05 30	
2011 05 30	

8. számú kép