



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS
2011-185-4P
SÚLYOS LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET
Pilisborosjenő
2011. augusztus 19.
ARCUS 6 siklóernyő
AB 449

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: 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 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 996/2010/EU rendelet, 16.cikk, (1) bekezdése alapján a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia, valamint vizsgálati jelentést kell készítenie.
- 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.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung Korlátolt felelősségű társaság
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
n.a.	nincs adat
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	siklóernyő
	Gyártója	SWING Flugsportgeräte GmbH
	Típusa	ARCUS 6
	Azonosító	AB 449
	Üzembentartója	MRSZ
	Légialkalmassága	n.a.
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2010. június 14. 20 óra 16 perc
	Helye	Pilisborosjenő

A Vb a sérült képzettségét és jogosultságát a sérült elmondásából ismeri.

A légiközlekedési baleset során;

Súlyosan megsérült: 1 személy

A siklóernyő nem rongálódott meg

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. augusztus 19-én 16 óra 58 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesje jelentette be.

A KBSZ ügyeletesje

- 2011. augusztus 19-én 17 óra 06 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. augusztus 19-én az alábbi vizsgálóbizottságot (a továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló
tagja	Szentesi László	balesetvizsgáló

A vizsgálóbizottsághoz 2012. 11. 12-én tagként csatlakozott Maróti Gergely és Szilágyi Endre balesetvizsgálók, valamint Sárközi Szilárd meteorológus szakreferens.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2011. augusztus 19-én kivonult a baleset színhelyére, de csak megbontott helyszínt talált, mert a súlyosan sérült siklóernyőst a tűzoltóság szakembereinek közreműködésével a mentőszolgálat munkatársai további ellátás céljából már elszállították.

A Vb 2011. szeptember 6-án a Honvéd Kórházban meghallgatta a sérült siklóernyőst.

A Vb a regisztráló és képző szervezetektől információkat kért a sérült képzettsége és a siklóernyő regisztrációja vonatkozásában. A beérkezett adatok tekintetében megállapítható, hogy a balesetben érintett siklóernyő nem állt a sérült siklóernyős tulajdonában.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

A siklóernyős növendék elmondása szerint a start idejére várható időjárási körülményekről tájékozódott, tudomása volt a várható front érkezéséről, de azt későbbre várta. A startot megelőzően figyelte a helyszíni időjárási körülményeket.

Elmondása szerint az előtte startoló siklóernyős sikeresen kiért a leszállóba, majd ő is elstartolt. A startot követően – állítása szerint – a szélirány markánsan északnyugatra fordult és elsodorta a hegygerinccel párhuzamosan délkeleti irányba, ezért a leszállás mellett döntött. A leszállóhely felé történő repülés közben egy féloldali csukást kapott, melyet meg tudott fogni, de a csukás következtében jelentős magasságot veszített és egy lakóház tetőszerkezetével ütközött. A siklóernyős növendék az ütközés következtében súlyos sérüléseket szenvedett.

Siklóernyős növendék adatai

Kora, állampolgársága, neme		kora nem ismert, magyar férfi
Vezetői engedélyének	Típusa	siklóernyő
	Egészségügyi érvényessége	nincs
	Képesítései	Növendék II.
	Jogosításai	Oktató jelenlétében jogosult repülést végrehajtani
Repült ideje	Összesen	n.a.

A Vb a siklóernyős képzettségét, jogosítását és a siklóernyő adatait a siklóernyős elmondásából ismeri.

Meteorológiai adatok

A délutáni, a Nagykevény starthelyére kedvező délnyugati szél a front megérkezésével az esti órákra fokozatosan nyugati irányúra fordult. A szél sebessége a baleset idején 3 – 6 m/s, a hőmérséklet 30 °C, a harmatpontdeficit nagy volt, ami száraztermikes turbulens időt jelez.

Két, az esemény szempontjából releváns meteorológiai állomás szélsősebesség és szélirány adatait az 1. számú melléklet tartalmazza.

2 ELEMZÉS

A Vb álláspontja értelmében amennyiben elfogadjuk a sérültnek a szél irányára és sebességére vonatkozó állítását, akkor a sodródás észlelésekor azonnal a megfelelő szélretartással a leszálló felé kellett volna repülni.

A rendelkezésünkre álló adatok azonban erősen lökések széllel lassú szélirányváltozást mutatnak. Ez nem valószínűsíti, hogy a sérült a szél irányának és sebességének gyors, előre nem látható megváltoztatása következtében került volna olyan kényszerhelyzetbe, hogy csak a falu házai felett, alacsony magasságban tudott a leszálló felé repülni.

A sérültnek „Növendék II.”, képesítése és jogosítása alapján csak oktató jelenlétében lett volna joga repülni. Elméleti és gyakorlati felkészültsége nem volt elégséges ahhoz, hogy eldöntse, a fennálló időjárási körülmények között az adott helyről startolhat-e, és hogy milyen úton célszerű megközelítenie a leszállót.

A Vb álláspontja szerint a baleset oktató felügyeletével repülve valószínűleg nem következett volna be.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

A siklóernyős növendék a szóban forgó repülés végrehajtásához szükséges tudással, tapasztalattal nem rendelkezett.

A siklóernyős növendék az időjárási körülményekre és azok esetleges változásaira nem megfelelően reagált.

A siklóernyős növendék a leszállóhely megközelítésére nem megfelelő utat választott.

Eset okai

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

- a siklóernyős növendék nem rendelkezett a repülés sikeres végrehajtásához nélkülözhetetlen helyismerettel és repülési tapasztalattal,
- a siklóernyős növendék az időjárási körülményekre nem megfelelő módon, – az esetleges változásokra pedig késlekedve – reagált,
- oktatói felügyelet hiánya.

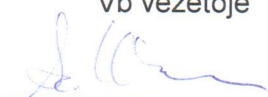
4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. április „ 07 „



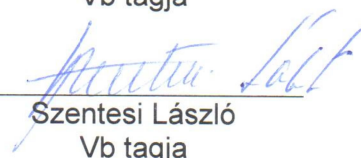
Ferenci Miklós
Vb vezetője



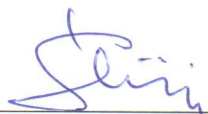
Szilágyi Endre
Vb tagja



Maróti Gergely
Vb tagja



Szentesi László
Vb tagja



Sárközi Szilárd
Vb tagja

MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

1. sz. Melléklet

