



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS
2011-194-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET
Csolnok-Mókushegy
2011. szeptember 01.
AIRWAVE SPORT
azonosítója nem ismert

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 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.

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

frontstall	A siklóernyő szimmetrikus csukódása – a belépőél aláhajlása –, amely az esetek többségében néhány méter magasságvesztés árán a pilóta beavatkozása nélkül megszűnik.
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
OMSz	Országos Mentőszolgálat
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	siklóernyő
	Gyártója	AIRWAVE
	Típusa	SPORT
	Azonosító jele	nem ismert
	Üzembentartója	magánszemély
	Légialkalmassága	nem ismert
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. szeptember 01. 13:40
	Helye	Csolnok-Mókushegy leszálló

A légiközlekedési baleset során;

Súlyosan megsérült: 1 személy

A siklóernyő nem rongálódott meg

Bejelentés, értesítések

A KBSz a balesetről 2011. szeptember 01-én 16 óra 20 perckor, a bekövetkezése után 2 óra 40 perccel a sajtóból értesült, az OMSz, a rendőrség illetve a helyszínen tartózkodó személyek nem tettek bejelentést. A Vb a sérültet a sajtóból szerzett értesülések alapján az őt ellátó kórházban találta meg.

A KBSZ ügyeletes 2011. szeptember 01-én 16 óra 38 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára az alábbi vizsgálóbizottságot (a továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló
tagja	Kovács Márk	baleseti helyszínelő

Kovács Márk balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette a főigazgató a Vb tagjának Maróti Gergely balesetvizsgálót jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2011. szeptember 01-én meghallgatta a sérültet.

A Vb 2011. szeptember.07-én a regisztráló és képző szervezetektől információkat próbált beszerezni a sérült képzettsége és a siklóernyő regisztrációja vonatkozásában. A Vb ez úton nem jutott újabb információkhoz.

A Vb 2011. szeptember 16-án a siklóernyő regisztrációjával és műszaki alkalmasságával kapcsolatban megkereste a sérült által a meghallgatásakor megnevezett egyesületet. A Vb ez úton sem jutott információkhoz.

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.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

A siklóernyős növendék – elmondása szerint – egyedül, társak és oktatója nélkül ment ki a starthelyre. A start előtt mintegy fél órát a starthelyen tartózkodott, figyelte az időjárás alakulását. A start után körülbelül 15 percig kellemetlen turbulens körülmények között repült majd a leszállás mellett döntött. A leszálláshoz behelyezkedve körülbelül 15 méter magasan frontstallt kapott. A siklóernyő a növendék beavatkozása nélkül visszanyerte stabil repülőhelyzetét, de a növendék e közben nagy függőleges sebességgel a talajjal ütközött. Az ütközés következtében mindkét lába eltört. A sérült kórházba szállítása után egy a helyszínen tartózkodó siklóernyős a sérült siklóernyőjét és az abban tárolt – a repüléssel kapcsolatos – okmányait elvitte a helyszínről.

Siklóernyős pilóta adatai

Kora, állampolgársága, neme		38 éves, magyar férfi
Vezetői engedélyének	Típusa	siklóernyő
	Egészségügyi érvényessége	nincs
	Képesítései	siklóernyős növendék II
	Jogosításai	jogosult az oktató iránymutatása alapján „B” vizsgás pilóta jelenlétében nem turbulens időjárási viszonyok között gyakorló repüléseket végezni magasság korlátozás nélkül,
Repült ideje	Összesen	nincs adat

A Vb a sérült képesítését és jogosítását, a siklóernyőjének típusát és gyártmányát, a repülés előzményeit és lefolyását a sérült elmondásából ismeri.

Meteorológiai adatok

A szél iránya: dél és nyugat között forgó, a szél sebessége: 2-10 m/s.

A harmatpont-hiány 15 °C, ez erősen termikes turbulens időt jelez.

2 ELEMZÉS

Az eset időpontjában a starthelyen az alapszél iránya megfelelő volt. A szél sebessége – 2-10 m/s – azonban kedvezőtlenül lökéses, turbulens időt jelzett. A turbulenciára való hajlamot tovább valószínűsíti a 15°C-os harmatpont-hiány. A Mókus-hegy és a Kecsk-hegy között a Janza patak partján lévő – DNy-i szélben a Kecsk-hegy takarásában lévő – leszállóban ilyen körülmények között jelentős talaj közeli turbulencia várható.

A sérült növendéknek képesítése és jogosítása alapján csak oktató jelenlétében lett volna joga repülni. A csolnoki Mókus-hegynek a sérült által használni szándékozott leszállója az eset napján fennálló meteorológiai viszonyok között kiszámíthatatlanul turbulens. Ennek felismerése a „Növendék II” képesítésű siklóernyőstől nem várható el, oktatónak viszont kötelessége ezt felismerni. A siklóernyős növendék elméleti és gyakorlati felkészültsége nem volt elégséges ahhoz, hogy eldönthesse, a fennálló időjárási viszonyok között, az adott helyen repülhet, illetve leszállhat-e. A Vb véleménye szerint oktató jelenlétében a baleset elkerülhető lehetett volna.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

A siklóernyős növendék képesítése és jogosítása ellenére oktató nélkül, egyedül repült.

A leszállás tervezett helye a baleset idején fennálló időjárási viszonyok között csak korlátozottan volt alkalmas leszállásra.

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének oka az volt, hogy a siklóernyős növendék a meteorológiai viszonyokhoz nem alkalmazkodva rosszul választotta meg a leszállás helyét.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2014. március, 5. „



Ferenci Miklós
Vb vezetője



Maróti Gergely
Vb tagja