



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

**2011-289-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Kalocsa repülőtér
2011. december 11.**

**GIN OASIS
gyári száma: IJ0581041E**

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 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 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

fullstall	A siklóernyő átesésig való fékezése következtében előálló repülőhelyzet, amelyben – ha már stabilizálódott – a siklóernyő nagy függőleges sebességgel számottevő vízszintes sebesség nélkül veszít magasságából.
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	GIN
	Típusa	OASIS
	Azonosító jele	az eset idején nem volt
	Gyári száma	IJ0581041E
	Üzembentartója	magánszemély
	Légialkalmassága	az eset idején nem volt
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011. december 11. 14:00
	Helye	Kalocsa repülőtér

A légiközlekedési baleset során;

Súlyosan megsérült: 1 személy.

A siklóernyő nem rongálódott meg.

Bejelentés, értesítések

A balesetet 2011. december 11-én 16 óra 51 perckor, a kalocsai rendőrkapitányság ügyeletesje jelentette be.

A KBSZ ügyeletesje 2011. december 11-én 16 óra 54 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. december 13-án meghallgatta a sérültet és a csörlő kezelőjét, valamint megtekintette a helyszínt. A kalocsai rendőrkapitányságon beszerezte a helyszínelő rendőrnek az esetről írt jelentését és átvette a siklóernyőt.

A Vb 2012. január 02-án felvette a kapcsolatot a baleset idején a helyszínen tartózkodó két tanúval.

A Vb 2012 év januárjában a siklóernyőt egy az NKH LH engedélyével rendelkező légialkalmasság tanúsítóval megvizsgálhatta.

A KBSZ a Zárójelentés-tervezetet a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 16. cikk (3)-(4) bekezdése alapján megküldte az érintetteknek. Az érintettek nem tettek észrevételt, ezért a VB a Zárójelentés-tervezetet változatlan formában Zárójelentésként kiadni javasolja.

1 TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

2011. december 11-én 14:00 órakor a siklóernyős növendék csörlő segítségével 35-ös irányon végrehajtotta aznapi első startját. A leoldás után nem talált emelést, ezért repült egy iskolakört és arra a helyre ahonnan elstartolt, behelyezkedett a leszálláshoz. A leszállás végső szakaszában úgy érezte, hogy hosszú lesz, ezért erőteljesen megfékezte a siklóernyőt. A fékezés következtében a siklóernyő átesett és magasságot veszített. A nagy merülő sebességű magasságvesztés közben a növendék a talajjal ütközött és súlyos sérüléseket szenvedett.

Siklóernyős növendék adatai

Kora, állampolgársága, neme	43 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	50 óra

A Vb a sérült képesítését és jogosítását, a sérült és a csörlőkezelő szakoktató elmondásából ismeri.

Siklóernyő adatai

Osztálya	siklóernyő
Gyártója	GIN
Típusa / altípusa (típuszáma)	OASIS
Gyártási ideje	2002
Gyártási száma	IJ0581041E
Azonosító jele	nincs
Tulajdonosa	magánszemély
Üzembentartója	a tulajdonos

A Vb a siklóernyőt az NKH LH engedélyével rendelkező légialkalmasság tanúsítóval 2012 januárjában megvizsgáltatta. A vizsgálat eredményeként a siklóernyő alkalmatlan besorolást kapott.

Meteorológiai adatok

A szél iránya: nyugati, a szél sebessége: 1-2 m/s.

Az időjárás az esetre nem volt hatással, ezért további részletezése nem szükséges.

Kiegészítő információk

A sérült növendék állítása szerint a csörlőkezelő egyben az oktatója is volt. A sérült állítása szerint siklóernyőjének az eset idején nem volt azonosító jele, légialkalmassági kártyája és kötelező felelősségbiztosítása.

A csörlőkezelő szakoktató állítása szerint a balesethez vezető repüléskor ő nem csörlőkezelő szakoktatóként kezelte a csörlőt. Arra kérdésre, hogy akkor milyen minőségben, azt válaszolta: "ez egy szezonzáró repülés volt". Tanúkat nem nevezett meg, mert véleménye szerint az a két siklóernyős, aki rajtuk kívül a repülőtéren tartózkodott nem láthatta a balesetet.

A Vb megkereste a tanúkat. Állításuk szerint a baleset idején a pálya felénél siklóernyőiket hajtogatták és nem figyelték az eseményeket. A balesetről a mentőszolgálat érkezésekor szereztek tudomást.

A sérült kórházba szállítása után a csörlő kezelője a sérült siklóernyőjét a sérült lakására szállította. A rendőrség a siklóernyőt a sérült családjától, a Vb pedig a rendőrségtől vette át.

A Vb a siklóernyőt az NKH LH engedélyével rendelkező légialkalmasság tanúsítóval 2012 januárjában megvizsgáltatta. A vizsgálat eredményeként a siklóernyő alkalmatlan besorolást kapott. Az alkalmatlanság oka siklóernyőnek a megengedettnél jóval nagyobb légáteresztése.

A kalocsai repülőtér légifényképét a melléklet tartalmazza.

2 ELEMZÉS

Az esetben érintettek meghallgatásukkor ellentmondó állításokat tettek. A balesetben megsérült siklóernyős növendék képesítése és jogosítása szerint csak oktató felügyelete mellett repülhetett volna. A siklóernyős növendék állítja, hogy a csörlőkezelő volt az oktatója és a balesethez vezető repülése csörlőkezelő szakoktató felügyeletével történt. A csörlőkezelő szakoktató szerint, a balesethez vezető repülést ő mint szakoktató nem felügyelte. Ha igaz a növendék állítása, hogy a csörlőkezelő szakoktató volt az oktatója, akkor a csörlőkezelőnek tudnia kellett, hogy növendéket enged beakasztani a csörlőkötél végére, ha pedig nem tudta – mert addig nem ő oktatta – akkor a szabályok szerint meg kellett volna győződnie arról, hogy akit a kötélvégére enged milyen képesítéssel és jogosítással rendelkezik. Meg kellett volna győződnie arról is, hogy ha a kötélvégére pilóta kerül, akkor annak a startkönyvébe be van-e írva a „csörlőzhető” kiterjesztés. Ha a kötélvégén lévő valamilyen okból képzésre szorul, akkor csak csörlőkezelő szakoktató csörlőzheti és a csörlő kezelőjének természetesen tudnia kell arról, hogy milyen minőségben kezeli a csörlőt.

A siklóernyő legialkalmatlanságának az oka – a megengedettnél nagyobb légáteresztés – hajlamossá teszi a siklóernyőt az átesésre, a zsákesésre és jelentős nehézségeket okozhat a csörlés kezdeti és megnövekedett állásszögű szakaszaiban.

Mint a mellékeltben megtalálható kalocsai pálya 2500 méter hosszú. A 35 – ös irányra behelyezkedve a küszöb előtt mintegy 1000 méter, a 2500 méter beton vége után még 350 méter füves, akadálymentes a siklóernyős leszállásra alkalmas terület van. A leszállásra egyben használható szakasz hossza 2860 méter. Ha amint a siklóernyős növendék állítja a 35 – ös irányon a beton kezdetére helyezkedett, akkor összesen 2860 méter állt a rendelkezésére ahhoz, hogy a szokott eljárás szerint akadálymentes területen földetérjen, tehát semmi sem indokolja az erőteljes fékezést. A balesetet szenvedett siklóernyős növendék bármilyen okból fékezett a siklóernyő szándékolatlan, kis magasságon történő átejtése durva repüléstechnikai hiba. E hiba hatását jelentősen felerősíthette a siklóernyőnek – a megengedett légáteresztésnél jóval nagyobb légáteresztéséből következő – a szokásosnál nagyobb hajlandósága az átesésre.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

A meteorológiai elemek nem befolyásolták a repülést.

A siklóernyő a repülés idején semmilyen szükséges okmánnyal nem rendelkezett.

A siklóernyőnek a baleset utáni vizsgálata megállapította a siklóernyő alkalmatlanságát. A siklóernyő légialkalmatlanságának oka hajlamossá teszi a siklóernyőt az átesésre, a zsákesésre és jelentős nehézségeket okozhat a csörlés kezdeti és megnövekedett állásszögű szakaszaiban.

A siklóernyős növendék és a csörlőkezelő ellentmondásban van egymással a tekintetben, hogy a csörlőkezelő szakoktató milyen minőségben vett a részt a csörlésben.

A pálya hossza és a leszállás tervezett helye nem indokolta az erőteljes fékezést és a siklóernyő átejtését.

Eset okai

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének feltételezhető oka: repüléstechnikai hiba és/vagy a siklóernyő a megengedettnél nagyobb légáteresztése.

4 BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. november 5.

Ferenci Miklós
Vb vezetője

Maróti Gergely
Vb tagja

Melléklet: A kalocsai repülőtér átnézeti képe.

