



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

2011-137-4P

Légiközlekedési baleset

Hajdúszoboszló Repülőtér

2011. 07. 08.

PRIMA-260

260 LC 193B

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 Függetlenségéről 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: Kbvt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbvt. 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 Kbvt. 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 irányelvének 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, valamint a 996/2010/EU rendelet, 16.cikk, (1) bekezdése alapján valamennyi eseményvizsgálatot a baleset vagy súlyos repülőesemény jellegének és súlyosságának megfelelő formában tett jelentéssel kell lezárnia.
- 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

AFF	Accelerated Free Fall Gyorsított Szabadeső Képzés
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
LHHO	Hajdúszoboszló Repülőtér ICAO kódja
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	Levegőnél nehezebb, hajtómű nélküli légijármű, ejtőernyő
	Gyártója	Zodiac Aerospace
	Típusa	PRIMA- 260 (tanuló ernyő)
	Gyári száma	260 LC 193B
	Üzembentartója	MRSZ
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2011.07.08. 17:30
	Helye	LHHO

A légiközlekedési baleset során összesen;

Súlyosan megsérült: 1 személy.

A légijármű az eset során nem rongálódott meg

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. 07. 08-án 18 óra 45 perckor az MRSZ Repülésbiztonsági Szolgálatára jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2011. 07. 08-án 18 óra 19 perckor értesítette a Hajdúszoboszlói Rendőrkapitányságot.
- 2011. 07. 08-án 18 óra 22 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. 07. 08-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kovács Márk	balesetvizsgáló
tagja	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló

Kovács Márk balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt. Helyette a KBSZ főigazgatója a Vb vezetőjének Ferenci Miklós balesetvizsgálót, valamint a Vb tagjának Pál László balesetvizsgálót jelölte ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb - Szolnokon - a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Hetényi Géza Kórház-Rendelőintézetben meghallgatta a sérültet.

A Vb beszerezte a Hajdúszoboszló Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya által az eseménnyel kapcsolatban rögzített tanúmeghallgatások szövegét, illetve az esemény idején szolgálatot ellátó rendőr felettesének tett jelentését.

A Vb informálódott az ejtőernyős sérüléseinek jellegéről és súlyosságáról.

Az eset rövid áttekintése

Az ejtőernyős ugró 23 év kihagyás után újrakezdte az ejtőernyőzést. Az ejtőernyőzés felfüggesztésekor „B” vizsgával, segédoktatói megbízatással és 385 ugrással rendelkezett. Ezt követően 2010-ben 21 alkalommal ugrott, majd a baleset bekövetkezésének évében összesen – az utolsó ugrással együtt – 3 alkalommal.

Az AFF képzésen résztvevő növendék a „B” vizsgához szükséges feladat gyakorlásakor, adott típusú ejtőernyővel először végrehajtott ugrás után, földetéréskor gödörbe lépett. Ennek következtében a jobb bokája kifordult. Gerinc- és többszörös alsóvégtag törést szenvedett.

A Vb az eset kapcsán biztonsági ajánlás kiadását nem tervezi.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

Az ugrás 2011.07.08-án kb. 17:25-kor, LHHO repülőtér felett, nappal, jó látási és meteorológiai körülmények között történt. Az ejtőernyős - egy L-410 típusú repülőgépből - 4000 m magasságból, 2600 ugrással rendelkező oktatóval együtt gyakorló ugrást hajtott végre.

1000 m magasságban ernyőt nyitott, amely rendeltetésszerűen működött, széllel szemben ép kupolával közeledett a föld felé. A repülőtér munkaterületén, a hajtogatási területtől kb. 500 m-re – az ugrásvezetőtől kb. 100 m távolságban – ért földet.

A földetéréskor gödörbe lépett, ennek következtében a jobb bokája kifordult. Gerinc- és többszörös alsóvégtag törést szenvedett.

Az ejtőernyős ugró adatai

Kora, állampolgársága, neme	45 év, magyar, nő	
Szakszolgálati engedélyének	Típusa	—
	Szakmai érvényessége	—
	Egészségügyi érvényessége	2012. február
	Képesítései	„A” Minősítés – tanuló ejtőernyős
	Jogosításai	„Ejtőernyős oktató szakszolgálati engedéllyel rendelkező közvetlen igazgatósága ¹ alatt ejtőernyős ugrást végezni”
Repült ideje/ felszállások száma	Összesen	409 ugrás
	Megelőző 90 napban	—
	Megelőző 7 napban	—
	Megelőző 24 órában	—
	Érintett típuson összesen	1 ugrás

Az ejtőernyős ugró először 1982-ben kezdte ezt a sporttevékenységet. 1987-ben „B” vizsgás segédoktatói jogosítással rendelkezett, akkor 385 ugrása volt. 1987 és 2010 között ejtőernyős tevékenységet nem folytatott.

2010-ben újrakezdte az ejtőernyőzést, ebben az évben 21-szer ugrott. 2011-ben összesen (az utolsó ugrást is beleszámítva) 3 alkalommal ugrott. Az utolsó ugrása egyben az első volt PRIMA-260 típusú tanuló ernyővel.

Légijármű adatai

Az ejtőernyős ugrás az OM-PGA lajstromjelű L-410 típusú repülőgépből történt. A légijármű paraméterei az esetre nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

¹ Az eredeti angol nyelvű szövegben – amely az FAI (Fédération Aéronautique Internationale - Nemzetközi Repülő Szövetség) ejtőernyős minősítéseket tartalmazza – „supervision” szerepel, amely felügyeletet/ellenőrzést jelent.

Ejtőernyő adatai

Osztálya	ejtőernyő
Gyártója	Zodiac Aerospace
Típusa és típuszáma	Prima- 260 (tanuló ernyő)
Gyártási ideje	2001.07.23.
Gyári száma	260 LC 193B
A gyártónak a terhelésre vonatkozó ajánlása	100 kg
Légialkalmasságának érvényessége	2011.12.31.
Tulajdonosa	Hajdúszoboszló Aero Club
Üzembentartója	Magyar Repülő Szövetség

Meteorológiai adatok

Az eset nappal jó látási viszonyok mellett, ugrásra alkalmas meteorológiai viszonyok között történt.

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

Orvosi vizsgálatok adatai

Az ejtőernyős ugró a földetérés során kompressziós csigolyatörést, jobb alsó végtagján bokacsont-, illetve sarokcsonttörést szenvedett.

Szervezeti és vezetési információk

Az ejtőernyőt üzembentartó szervezetnek a baleset idején nem volt szerződése az NKH LH által jóváhagyott a légi járművet karbantartó szervezettel.

2. ELEMZÉS

A balesetben sérülést szenvedett személy tapasztalt ejtőernyős ugrónak tekinthető. Az esemény bekövetkezésének idején az ún. „B” vizsgára gyakorolt, amelyet hosszú kihagyás után ismét szándékában állt megszerezni. A talajérintés után a repülőtér egyenetlen felszínén egy gödörbe lépve kifordult a bokája, amelynek következménye többszörös csonttörés lett.

Az ejtőernyős földetérések a legtöbb esetben – többé-kevésbé sík felszínű – füves repülőtereken történnek. A nem-megfelelően szilárd felső talajréteggel rendelkező terep egyenetlenségei, illetve a talaj nem látható szintkülönbségei – földetéréskor – képzett ejtőernyősöknél is okozhatnak sérülést, amit az ejtőernyővel való ugrás és képzés során a talajérintés sajátosságaként lehet értelmezni.

A fenti tények alapján a bizonyossággal határos módon megállapítható, hogy nem az ugró adott típusú ejtőernyővel először történő ugrása miatti tapasztalathiánya eredményezte a balesetet.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

Az ejtőernyős növendék rendelkezett az ugrás végrehajtásához szükséges képesítéssel és jogosultsággal

Az ugrónak az adott ejtőernyővel kapcsolatban semmilyen tapasztalata nem volt.

Az eseményben megsérült személy ejtőernyős ugrások tekintetében nagy tapasztalattal bírt.

Az ejtőernyő a feladat végrehajtására alkalmas volt és rendelkezett érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal.

A növendék és az oktatója az ugrást az érvényben lévő előírásoknak megfelelően, jó látásviszonyok, kedvező meteorológiai feltételek mellett hajtotta végre.

A földetérés füves repülőtéren történt, amelynek felülete a szokott gondozás mellett is lehet egyenetlen.

Az ejtőernyőt üzemeltető szervezetnek, a baleset idején nem volt szerződése az NKH LH által jóváhagyott, a légi járművet karbantartó szervezettel.

Eset okai


A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi feltételezhető oka volt;

- A földetérési terület felületének egyenetlensége.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. április „11.....”



Ferenci Miklós
Vb vezetője



Pál László
Vb tagja