



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

ZÁRÓJELENTÉS

**2012-136-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Siófok-Kiliti repülőtér (LHSK)
2012. május 26.**

**VELOCITY COMP 103 FT
VC-0103 000123**

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.

Jelen Zárójelentés-tervezettel kapcsolatban a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek és egyéb személyek a kézhezvételtől számított 60 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges Zárójelentés összeállításakor a Vb értékkel. Ez a tervezet szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást és nem tehető közzé.

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 parlament és tanácsi irányelvnek megfelelően szolgálgják.

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.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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
LHSK	Siófok-Kiliti Repülőtér
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hatóság
UTC	United Time Coordinated
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		Légiközlekedési baleset
Légijármű	Osztálya	ejtőernyő
	Gyártója	Velocity
	Típusa	Comp 103 FT
	Azonosító jele	VC-0103 000123
	Üzembentartója	nincs adat
Eset	Napja és időpontja helyi időben	2012.05.26. 12:35
	Helye	LHSK

A légiközlekedési baleset során összesen;

Meghalt: 1 személy.

Az ejtőernyő az eset során nem rongálódott meg.

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. május 26-án 12 óra 59 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

– 2012. május 26-án 13 óra 01 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója az eset szakmai vizsgálatára 2012. május 26-án az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló
tagja	Pataki Ferenc	baleseti helyszínelő

Pataki Ferenc kormánytisztviselői jogviszonya a zárójelentés tervezet kiadását követően megszűnt, mivel a tervezethez észrevétel nem érkezett, a KBSZ főigazgatója új vizsgálót az eseményhez nem jelölt ki.

Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb 2012. május 26-án megtekintette a helyszínt, ahol fényképeket készített, tanúkat hallgatott meg. A Vb megvizsgálta az ejtőernyőt és tartozékait, illetve megtekintette és másolatokat készített a balesetet szenvedett ejtőernyős dokumentumairól. A Vb meteorológus szakértőtől jelentést kapott az aznapi, adott térségben tapasztalt időjárási viszonyokról.

A zárójelentés a helyszíni szemlén tapasztaltak, a tanúk nyilatkozatai, és a beszerzett okmányok elemzése alapján készült.

A KBSZ a zárójelentés tervezetét az érintetteknek megküldte, melyre a kijelölt határidőn belül válasz, észrevétel a KBSZ részére nem érkezett, ezért a Vb zárójelentés tervezetét változatlan formában zárójelentésként kiadni javasolja.

Az eset rövid áttekintése

Az ejtőernyős az eset napján 4000 méterről ugrott. Az ernyője rendben kinyílt és megkezdte az ereszkedést a repülőtérré. Földközben, körülbelül 30 m-en intenzív fordulóba kezdett. Az ejtőernyő a forduló ívében kilendítette az ugrót és erőteljesen megsüllyedt, majd széllel szembe kerülve nagy sebességgel földet ért, aminek következtében életét veszítette.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Repülés lefolyása

A balesetet szenvedet oktató ejtőernyős 2012.05.26-án 10 óra 14 perckor (UTC) Siófok-Kiliti repülőtérrel, tanítványaival, a HA-HSA lajstromjelű MI-8T típusú helikopterrel emelkedett ugrási magasságba. Az oktató 10 óra 22 perckor 14-ként hagyta el a helikoptert 4000 méteres magasságban. Ezen a napon ez volt az első ugrása. A szemtanúk elmondása szerint normális szabadesést hajtott végre, normál nyitással. A leszállóirányra való intenzív ráfordulást későn, földközélen kezdte meg és nagy sebességgel a földnek csapódott. A Vb nem talált olyan tanút, aki a durva földet érést látta volna.

Személyi sérülések

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

Ejtőernyős adatai

Kora, állampolgársága, neme	45 éves szerb férfi	
Vezetői engedélyének	Típusa	ejtőernyő
	Egészségügyi érvényessége	nincs adat
	Képesítései	AFF, tandem oktató,
	Jogosításai	oktató

Ejtőernyő adatai

Osztálya	ejtőernyő
Gyártója	Velocity
Típusa / altípusa (típuszáma)	COMP 103
Gyártási ideje	2019.10.
Gyártási száma	VC-0103 000123
Azonosító jele	VC0103POI
Tulajdonosa	nincs adat
Üzembentartója	nincs adat

A Vb tagjaihoz kérés ellenére sem jutott el olyan okmány, amely igazolná, hogy az ejtőernyő rendelkezett érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal.

Meteorológiai adatok

A szél iránya: északi, északkeleti.

A szél sebessége: 4-6 m/s, 7-8 m/s-os befújásokkal.

Termikesség: gyenge szűk termikék.

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

2. ELEMZÉS

A szemtanúk elmondása szerint az ugrások a vizsgált napon a tervezetteknek megfelelően kerültek végrehajtásra.

Az ugrásvezetői napló bejegyzése szerint az ugrás vezető az ugrás előtt eligazítást tartott. A bejegyzés magyar nyelven történt, azonban bizonyíthatóan nem deríthető ki a résztvevők negligáló magatartása miatt, hogy az eligazítás magyar nyelven kívül más nyelven megtörtént e. A Vb nem tud egyértelmű véleményt adni arról, hogy az ejtőernyős az eligazítást mennyire értette meg.

Az időjárási körülmények - az igénybe vett ejtőernyő típust is figyelembe véve - ideálisak voltak.

Adatok hiányában nem állapítható meg a pilóta folyamatos gyakorlata.

Az ejtőernyős leszállásának utolsó fázisában való fordulója nagy merülés mellett nagy vízszintes sebességgel járt, ami összefüggésbe hozható a sérülés súlyosságával.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

Ténymegállapítások

Az ejtőernyős az eset idején rendelkezett megfelelő jogosultsággal és képesítéssel, az adott feladatra okmányai alapján a tudása és tapasztalata megvolt.

A Vb nem tudta megállapítani, hogy az ejtőernyő rendelkezett-e érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal, ugyanakkor az ejtőernyő a gyakorlatban alkalmasnak bizonyult az ugrás végrehajtására.

Az ugrást az ejtőernyős jó látási viszonyok, kedvező meteorológiai feltételek mellett hajtotta végre.

A földetérés figyelőnek kötelessége az ugrás teljes lefolyásának megfigyelése. Ebben az esetben azonban a konkrét földet érést, a figyelő - elmondása alapján - az akadályok miatt nem látta.

Eset okai

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

- Az ejtőernyős szándékosan vagy magasság becslési hiba miatt túl alacsonyan kezdett fordulóba, melynek során a manőver teljes befejezése előtt a földnek ütközött, amire a sérülések jellegei is utalnak.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A földközeli manőverekre vonatkozó szakmai szabályok betartásával az ilyen balesetek elkerülhetők.

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

Budapest, 2014. november 9.

Ferenci Miklós
Vb vezetője

Pataki Ferenc (s.k.)
Vb tagja