

KBSZ által vizsgált légibalesetek

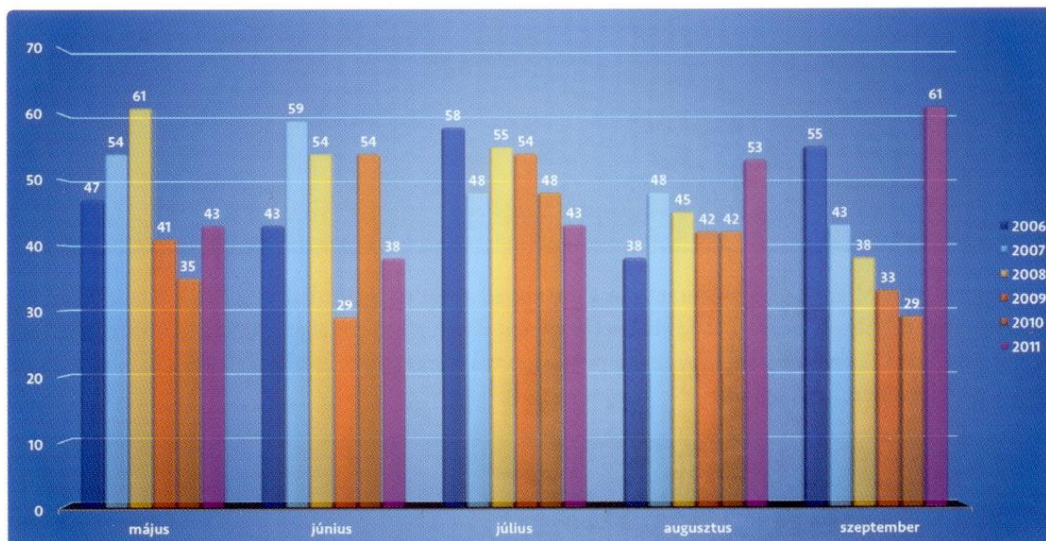
Nyár a légi- közlekedésben

A repülés nagy szezonja a nyár, hiszen ekkor rajzanak ki a sport- és hobbirepülők, illetve sokasodik meg a légiforgalom a nyaralókat szállító charterjáratok miatt. Nem is olyan régen még a repülősök is tartottak szezonnyitót április közepe táján, majd búcsúztak októberben a gépmadaraiktól.



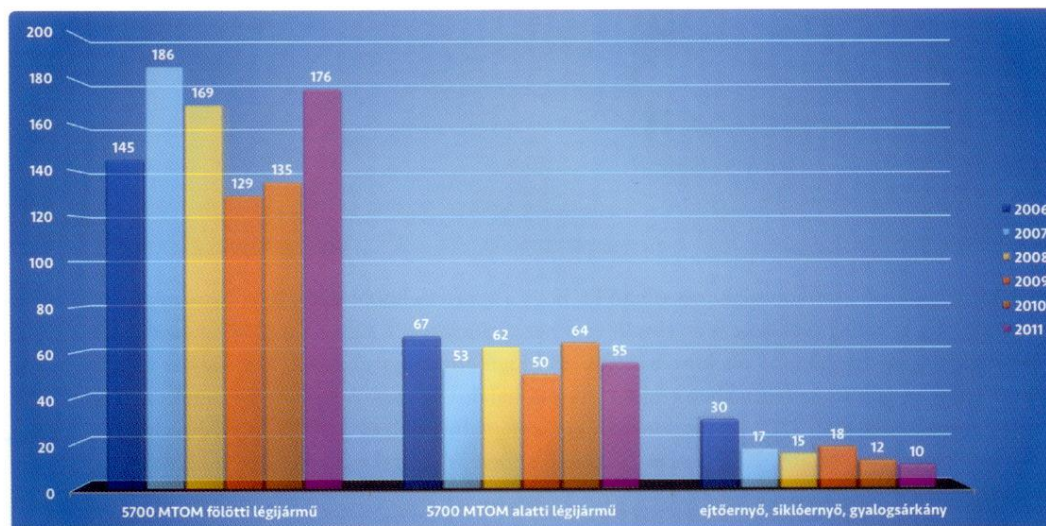
Ma már ez az ünnepi nyitás, illetve zárás nem igazán divat, de attól még a repülőterek egyszerre csak megtelek sűrű-forgó emberekkel, és előkerülnek a hangárokból a kisrepülőgépek vagy az egyéb repülőeszközök, mint például a motoros és gyalogszárkányok vagy a siklóernyők. A turisztikai évszezon kezdetével a nagy légitársaságok is átállnak a nyári menetrendre, és igyekeznek kapacitásaikat minél inkább csúcsra jartatni, megnő a hazai induló és érkező, valamint az átrepülő járatok száma. Egyszóval májustól szeptember végéig igazi csúcsgérgalom van a légtérben.

Az idei nyári szezon a repülésbiztonság szempontjából a nagygépes területen igen jó volt, míg a kisgépes területen a korábbi évek átlagához hasonlóan alakult. Május–szeptember hónapokban a Közlekedésbiztonsági Szervezethez (KBSZ) összességében a sokéves átlagnak megfelelő számú bejelentés érkezett a légiközlekedésből. Ez az idei 241 bejelentés az átlagolvasó számára talán kevésbé tűnhet kedvezőnek, de tudni kell, hogy a repülés – és itt elsősorban a nagygépes repülésről van szó –, rendkívül feygelmezett világ, a legkisebb, repülésbiztonsági vonzattal nem rendelkező eseményt is bejelentik a KBSZ-hez. Mi sem jelzi ezt jobban, mint hogy a 241 bejelentésből 189 bizonyult csak repülőeseménynek, és ezek közül is csak 26 érte el azt a szintet, amit a KBSZ-nek a nemzetközi elvárások és az azt követő hazai szabályozás alapján kötelezően vizsgálnia kell.



Polgári repülés területéről érkezett bejelentések számának alakulása a vizsgált 5 hónapban, (május–szeptember) havi bontásban (2006–2011)

A nemzetközi elvárások – sőt most már európai szabályok – szerint egy adott ország balesetvizsgáló szervezetének nemcsak a hazai repülőgépek eseményeivel kell foglalkoznia, hanem függetlenül a lajstromozó országtól, minden olyan légiközlekedési balesettel vagy súlyos repülőeseménnyel, amely az adott ország légtérében vagy területén történt. Ennek következménye, hogy a bejelentések majd fele – pontosan 104 – külföldi ország lajstromában lévő légi járművet érintett.



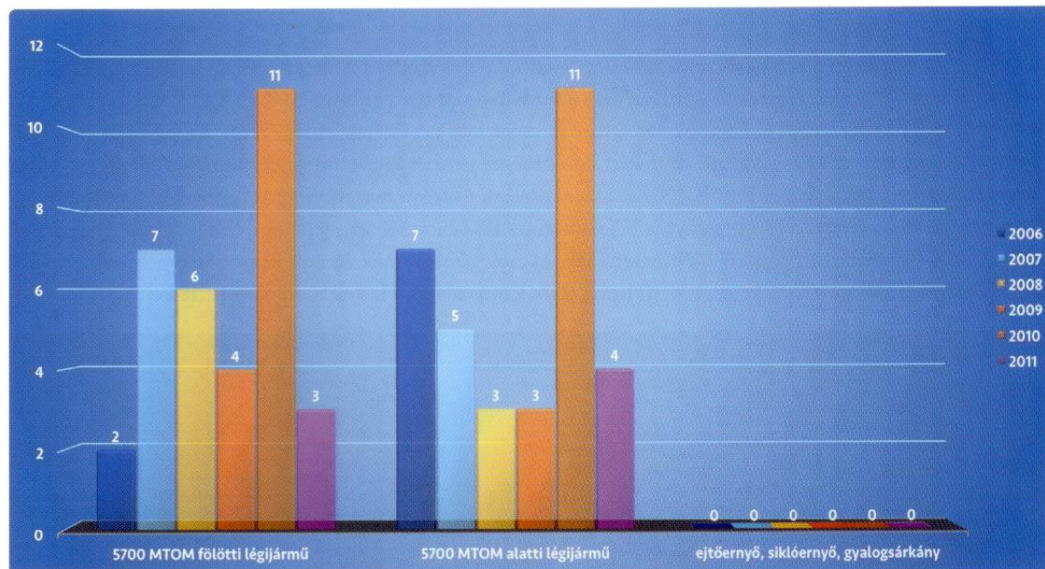
Polgári repülés területéről érkezett bejelentések számának alakulása a vizsgált 5 hónapban (május–szeptember), az érintett légi jármű tömeghatára szerint (2006–2011)*

* MTOM: a légi jármű maximális felszálló tömege

A kereskedelmi utas- és áruszállítók körében (ezek az 5700 kg MTOM feletti légi járművek) – szerencsére – az idei nyáron sem történt baleset. Súlyos repülőesemény is „csak” 3, ebből egy külföldi lajstromban lévő repülőgéppel. Ez utóbbinál a budapesti felszállást követően a hajtóműben tűz keletkezett, ezért visszafordult, és biztonságosan landolt a Liszt Ferenc repülőtéren. A magyar lajstromban lévő repülőgépek eseményei közül az egyik műszaki probléma volt, amelyet gyorsan és jól megoldott a személyzet, a másik az a görögországbeli esemény, amely a magyar sajtóban is napvilágot látott: egyik repülőgépünknek az alsó, hátsó lemeze a landolásnál 3-4 méter hosszban a futópályához ért, és emiatt sérült a légi jármű borítása.

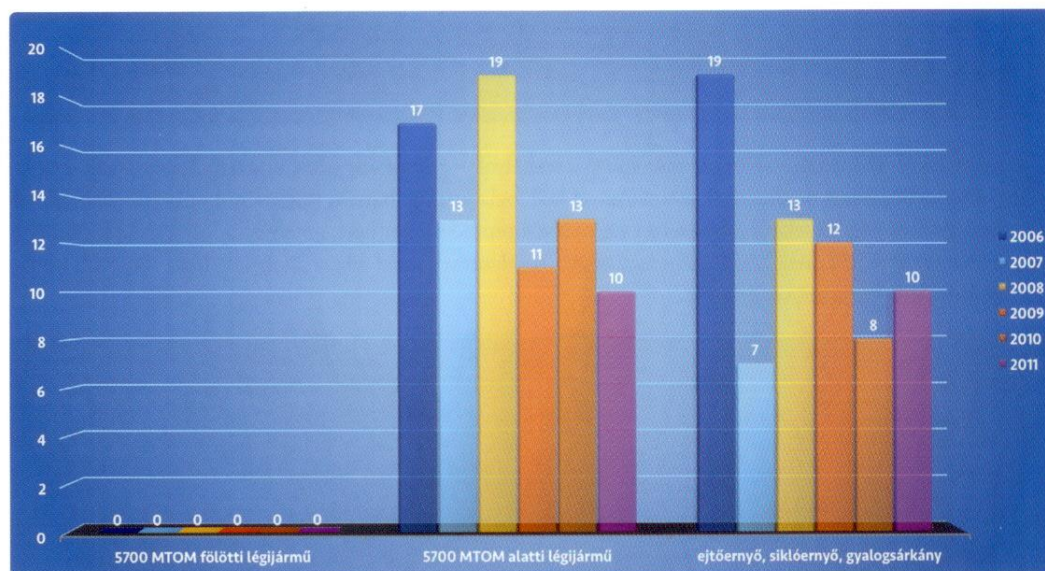
Súlyos polgári repülőesemények számának alakulása a vizsgált 5 hónapban (május-szeptember), az érintett légi jármű tömeghatára szerint (2006-2011)*

* Az, hogy ejtőernyős, siklóernyős és gyalogsárcsóny kategóriákban nem jelentettek súlyos repülőeseményt, nem azt jelenti, hogy nem is történt, hanem sokéves tapasztalat, hogy ezekről a területekről csak a legsúlyosabb eseményekről, a balesetekről szerez tudomást a KBSZ, azt is gyakorlatilag csak a mentésben részt vevő szervezetektől.



A sport- és hobbirepülésben az idei nyár az általános adatokat tekintve akár még jónak is mondható lett volna, de sajnos több – három – halálos baleset is történt ebben a kategóriában. A vizsgált hónapokban egy siklóernyős, majd egy motoros sárcsónyrepülő pilótája és utasa szenvedett halálos balesetet, és a hazai kisgépes világ is elveszítette egy pilótáját.

Polgári légiközlekedési balesetek számának alakulása a vizsgált 5 hónapban (május-szeptember), az érintett légi jármű tömeghatára szerint (2006-2011)



A két vonatkozó grafikonból az olvasható ki, hogy a sport- és hobbirepülésben összességében a balesetek száma még némileg csökkent is az elmúlt évekhez viszonyítva, a súlyos repülőesemények száma pedig valahol az átlag körül alakult – eltekintve a 2010. év kiugróan magas adataitól. Mindennek a kedvező megítélését azonban felülírja a fentiekben említett három halálos baleset. A halálos balesetek számát tekintve a KBSZ megalakulásától, 2006-tól áttekintve a két legfájdalmasabb év a 2006. és a 2009. év volt, amikor is 5-5 halálos baleset történt. 2007-ben és 2008-ban ebben az időszakban egyaránt 2-2 halálos baleset történt, míg a 2010. évben egy.

Bajkó Erika