



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

Repülőbalesetek a közelmúltban /

Mi történt 2016 – ban?

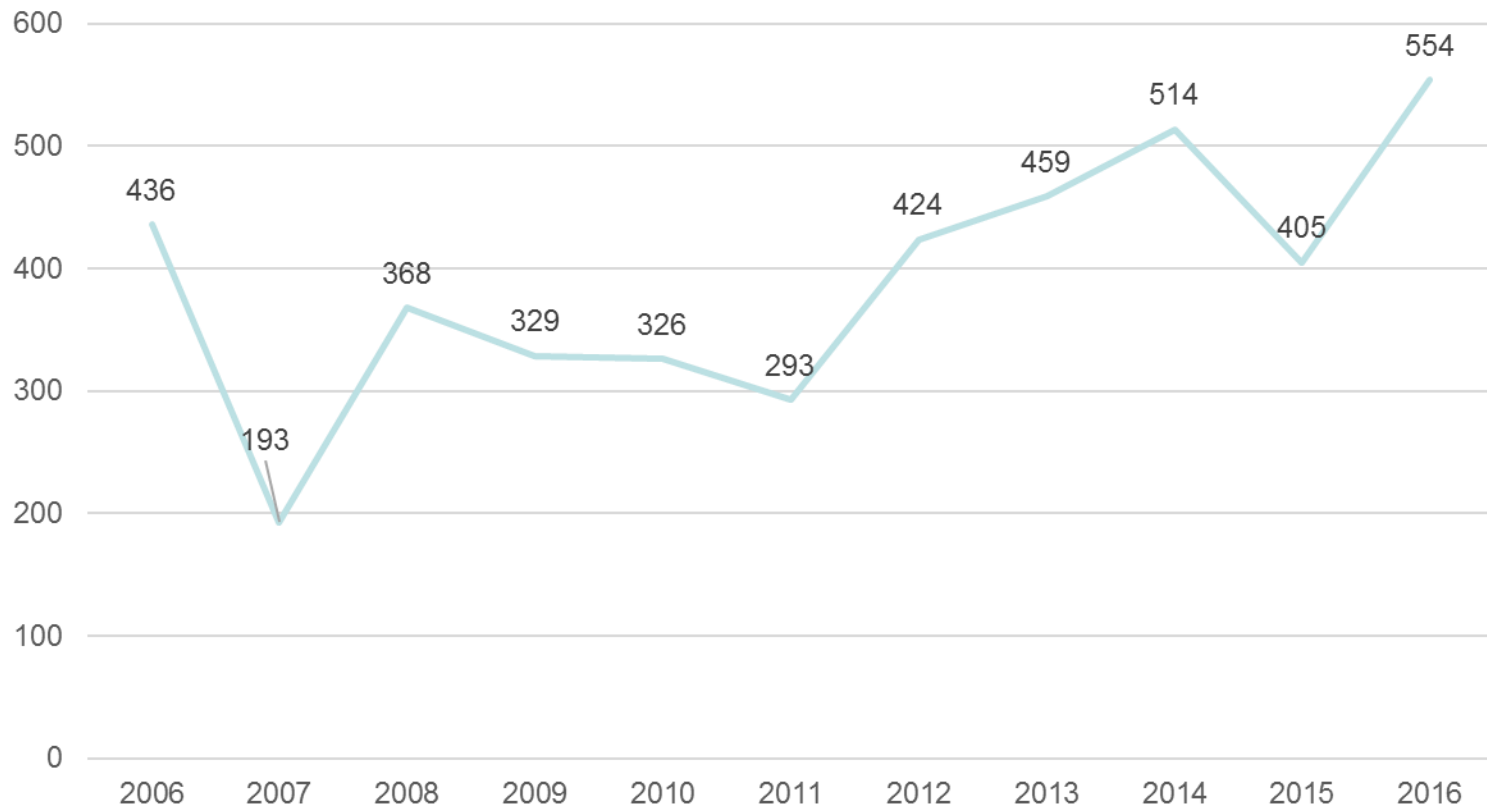
Eger, 2017. október 19.
dr. Becske Loránd

.





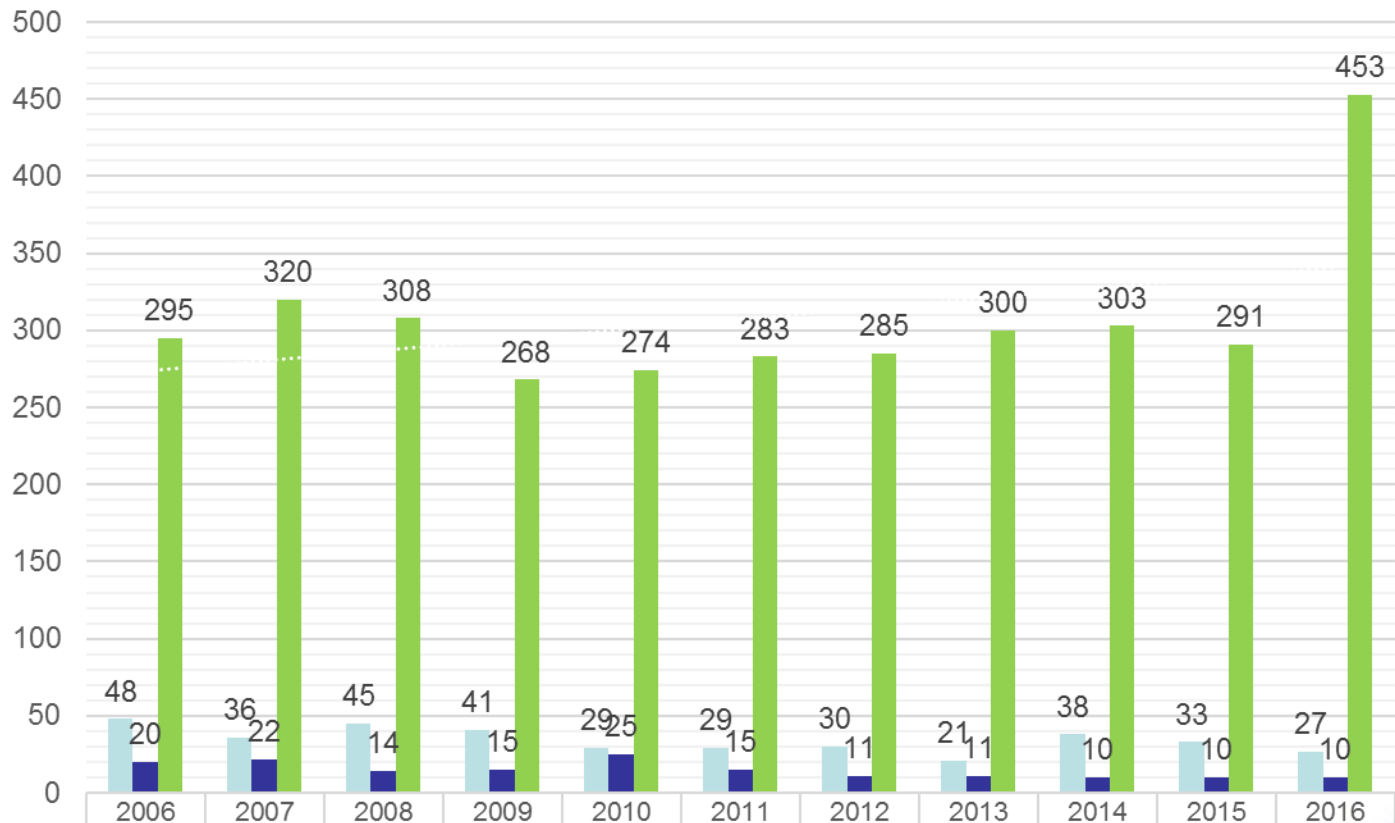
KBSZ-hez a légiközlekedés területéről 2006-2016 között érkezett
bejelentések számának alakulása (db)



A KBSZ – hez 2016 – ban 554 bejelentés érkezett, amelyből 490 – el kell(ett) foglalkoznunk. Ez jóval több, mint a 2015 – ös évben (334)



A 2006-2016 közötti években bejelentett, a hatályos szabályozás alá tartozó tényleges légiközlekedési esetek megoszlása az eset minősítése szerint



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
■ Légiközlekedési baleset	48	36	45	41	29	29	30	21	38	33	27
■ Súlyos repülőesemény	20	22	14	15	25	15	11	11	10	10	10
■ Repülőesemény	295	320	308	268	274	283	285	300	303	291	453



5 baleset (1 – el több, mint 2015 – ben)

10 halott (4 – el több, mint 2015 – ben)

2016. február 28-án egy Magyar lajstromban lévő Cessna 152 típusú repülőgép lezuhant Vértestolna közelében. 2 fő tartózkodott a fedélzeten, egyikük súlyosan sérült, a másik személy életét veszttette;

2016. március 25-én Tecnam P2002 típusú légi jármű Dány közelében lezuhant, a pilóta és utasa életét veszttette;

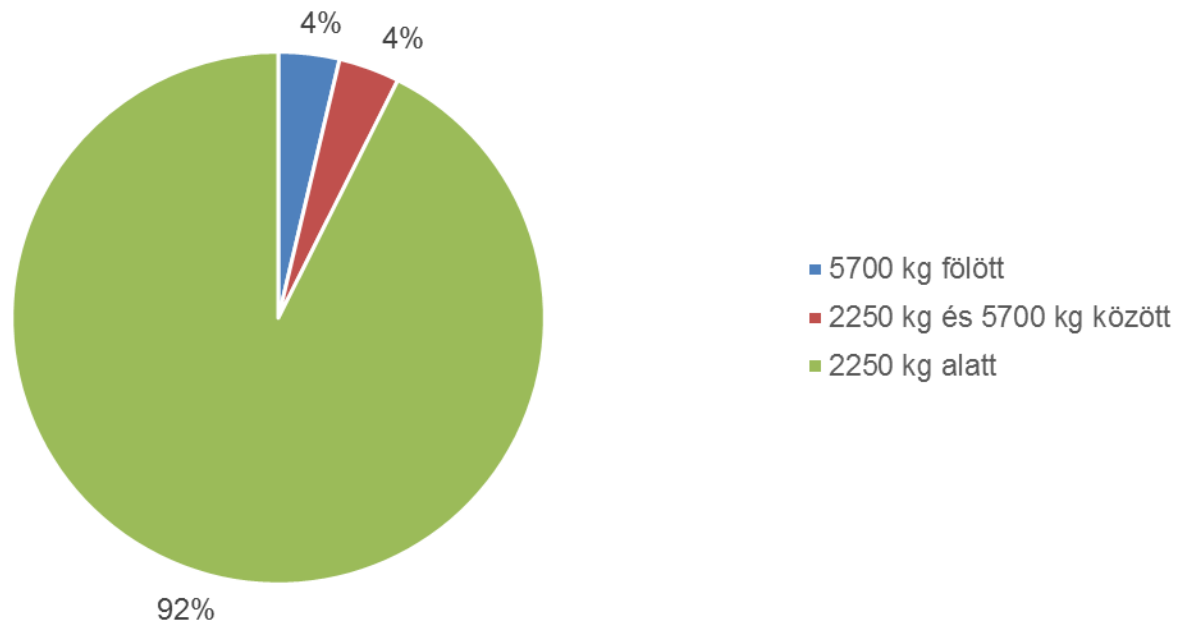
2016. július 9-én egy motoros sárkányrepülő lezuhant, két személy életét veszttette;

2016. július 17-én egy SA 313 B típusú, magyar lajstromú helikopter Brighton repülőtér mellett, leszállómanőver közben földnek ütközött. A fedélzeten tartózkodó 5 személyből 1 fő súlyosan megsérült 3 fő könnyebben sérült a pilóta életét veszttette.

2016. szeptember 18-án, Gödöllő külterületén Cessna 185 típusú repülőgép ejtőernyősök ugratása után összeütközött a sétarepülést végző Piper PA28 típusú repülőgéppel. Előbbi gépen egy fő, a második gépen három fő életét veszttette.



Légiközlekedési balesetek eloszlása MTOM alapján



27 baleset, ebből
5700 kg felett 1 eset (Bergamo – az ANSV vizsgálja)
2250- 5700 kg között 1 eset



10 esemény, ebből

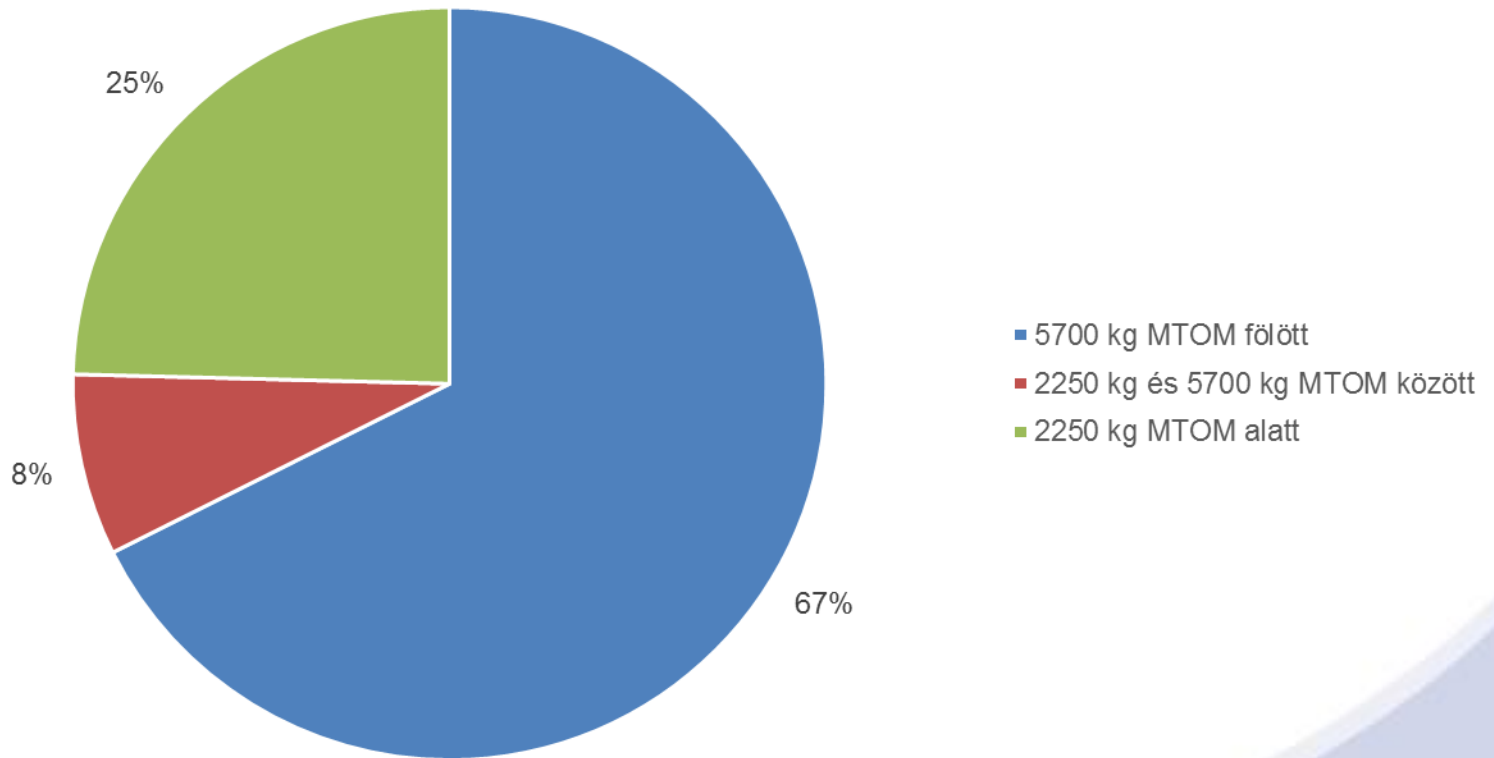
8 magyar lajstromban,
2 külföldi lajstromozású, Magyarországon

5700 kg. MTOM felett	5 eset
2250 és 5700 kg MTOM felett	1 eset
2250 kg MTOM alatt	4 eset



Valamennyi esemény megoszlása MTOM szerint

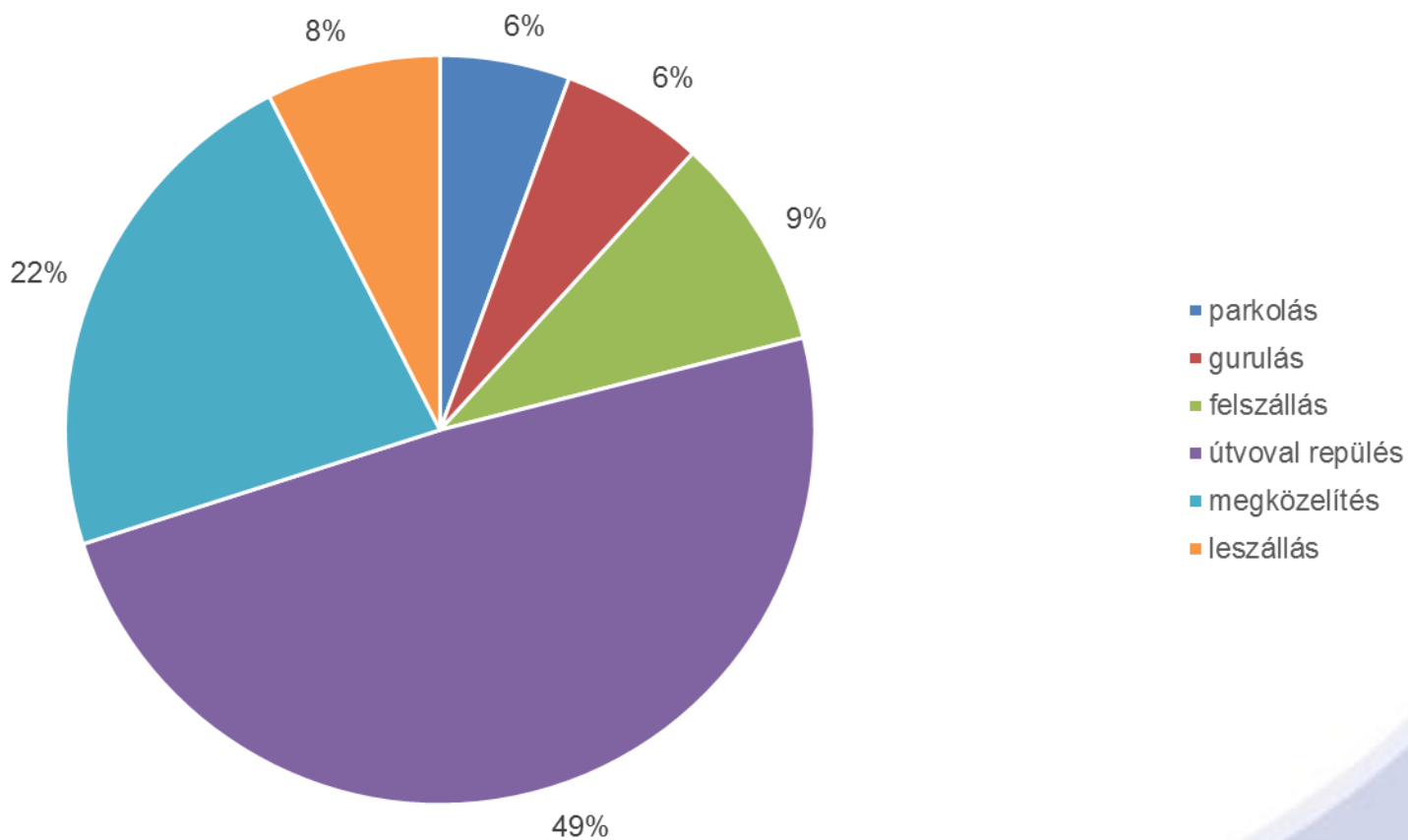
KBSZ-hez 2016-ban bejelentett, a Kbv. hatálya alá tartozó légiközlekedési események megoszlása az érintett légitársaságok tömeghatára (MTOM)* szerint





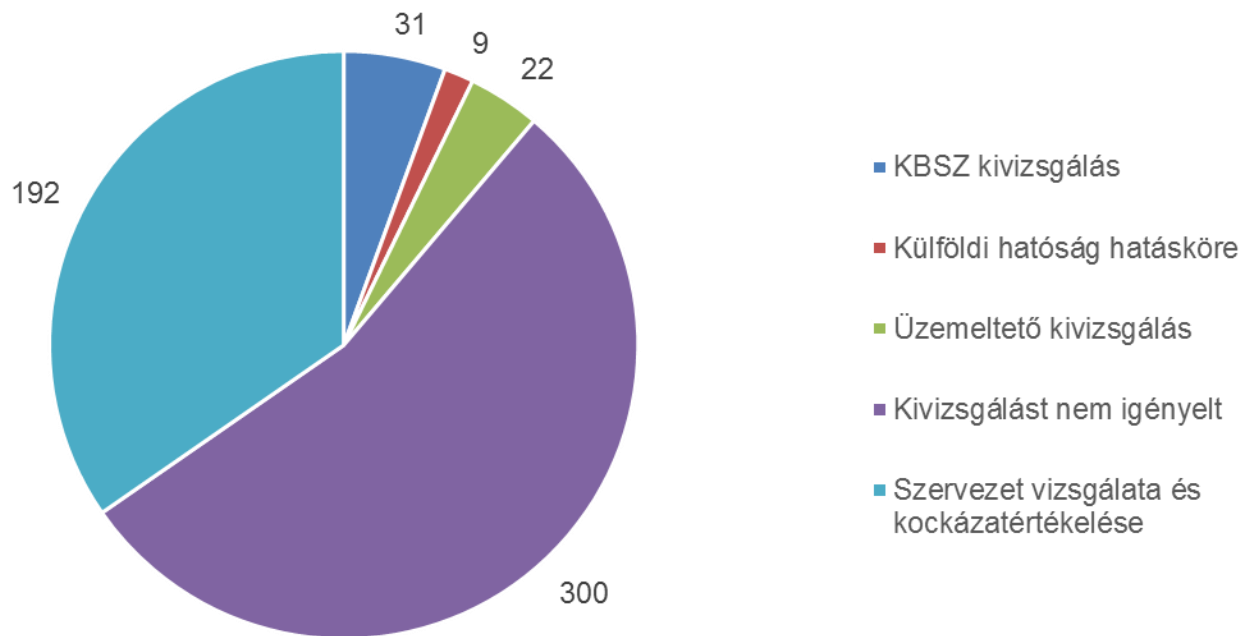
Események bekövetkezése a repülés fázisa szerint

KBSZ-hez 2016-ban bejelentett, a Kbtv. hatálya alá tartozó légiközlekedési események megoszlása a repülés fázisa szerint





2016. évi bejelentések megoszlása a kivizsgálás hatásköre szerint



KBSZ:

31 vizsgálat

23 kötelező

8 saját mérlegelés



Megkezdett vizsgálatok légi jármű tömeghatárok szerint

KBSZ által 2016-ban megkezdett szakmai
vizsgálatokban érintett légi járművek
megoszlása tömeghatár szerint

Az **5700 kg MTOM feletti légi jármű kategória**
5 vizsgálat – 1 külföldi lajstromban,

A **2250 kg MTOM alatti légi jármű kategóriában**
21 vizsgálat – 2 külföldi lajstromban,

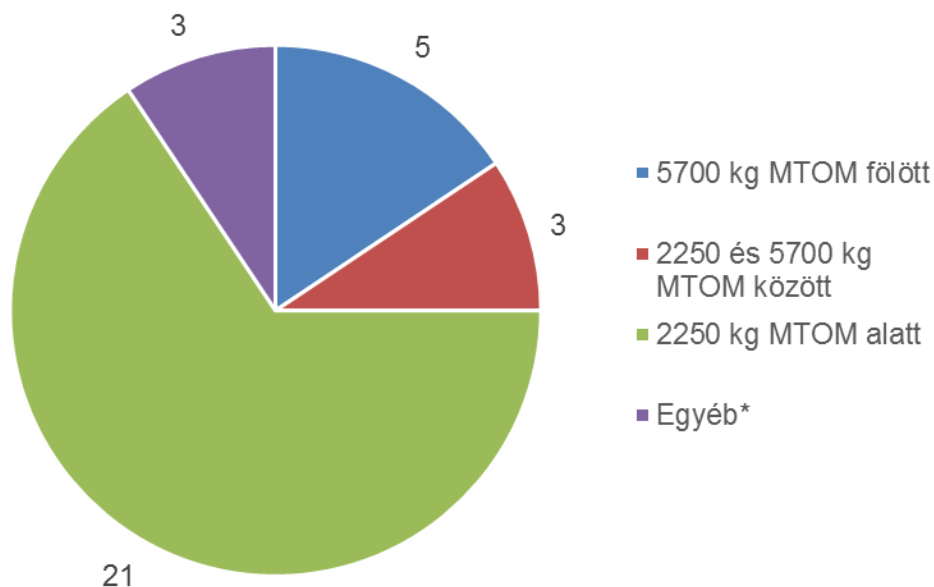
A legtöbb bejelentés a **2250 kg alatti motoros
repülés** érintette,

Vitorlázó repülésben nem történt halálos baleset,
a legtöbb esemény felszállás közben történt,

Siklóernyőzésben és **ejtőernyőzésben** nem volt
halálos baleset,

Merevszárnyú UL gépekkel 3 baleset történt,
egyik sem volt halálos.

Légiforgalmi szolgálattal összefüggésbe hozható
baleset 2016 – ban sem volt.





25 vizsgálat

12 Biztonsági Ajánlás





55 bejelentés
0 vizsgálat

5 baleset:
3 ejtőernyős
2 drón



MD 500 faággal
ütközés



A mai napig 8 balesetben 11 halott,

DE!!!

Magukat fához kötöző siklóernyősök,

Öngyilkos motoros sárkányos,

Ejtőernyő nélküli „denevérember”

Ablakon át érkező kájtos.



2016 szeptember 24.

Kaposvár – Kaposújlak repülőtér

HA – KDZ

Let L-410 UVP – T

Súlyos repülőesemény



Látható sérülések



A jelzett napon sorozatos ejtőernyős ugrásokat hajtottak végre az érintett repülőgépből.

Az eseménnyel végződött repülés során, azt követően, hogy az ejtőernyősök kiugrottak a gépből, és földet értek, a gép leszálláshoz helyezkedett a 17-es pályára.

A pilóták elmondása szerint a leszállás helyének kiválasztásánál figyelembe vették a pályán tartózkodó ejtőernyősök elhelyezkedését is.

Ennek következtében a pálya vége előtt mintegy 400-500 méterrel értek földet, és nem sikerült a repülőtér munkaterületén belül megállniuk.

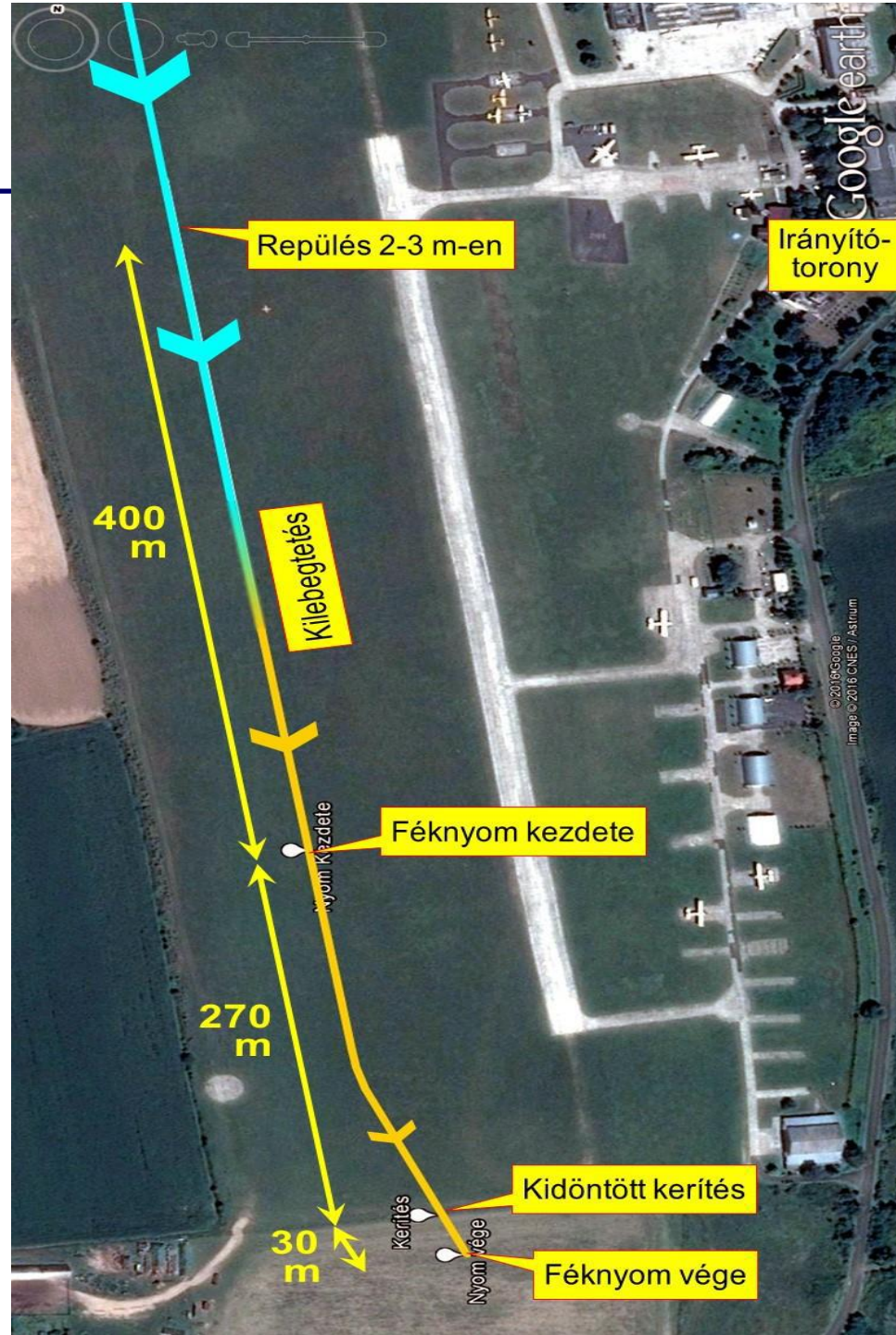
Ütköztek a repülőtér kerítésével, majd a szomszédos legelőn, a kerítés nyomvonalától mintegy 35 méternyire jutott nyugalomba.

Személyi sérülés nem történt, a repülőgép könnyebben megrongálódott.



3 választási lehetőség:

- 1, Közelebb szállnak le az ejtőernyősökhöz,
- 2, Átstartolnak
- 3, Megpróbálnak leszállni.





A leszállóirányra történő ráforduláskor az ejtőernyősök már a földön voltak, felszerelésüket rendezték vagy a gyülekezőhely felé haladtak.

A repülőgép személyzete – elmondása szerint – olyan sávot keresett, ahol az ejtőernyősöktől biztonságos távolságra végrehajthatja a földet érést és a kigurulást.

A repülőgép leszállás előtti megközelítés végső (4. forduló utáni) szakaszában a repülőtér munkaterületén tartózkodó ejtőernyősöknek – szóbeli tájékoztatás szerint – meg kell állniuk, hogy ne zavarják mozgásukkal a repülőgép személyzetét a leszállás megtervezésében és végrehajtásában.

A leszállás végrehajtása során a repülőgép – szemtanú szerint – a repülőtéri irányítótorony (továbbiakban: torony) vonalában még 2-3 méteres magasságban repült el.





A jobb oldali futómű - gondola sérülései



A helyszínen



javításhoz megbontva





A pilóták engedélyei rendben voltak,

Gyakorlottak (7500 és 9680 óra repülési tapasztalat), - cseh nyelvtudásuk nincs, illetve erre nézve a vizsgálat nem talált bizonyítékokat.

Pihentek voltak,

A repülőgépet a parancsnok vezette.

A repülőgép légialkalmas volt.

Az esemény jó látási viszonyok mellett, említésre méltó meteorológiai körülmények nélkül következett be.

Az eseményben érintett futópálya füves, mérete 1 200 X 200 méter.
(Ám azt jelen esetben a már földön lévő ejtőernyősök részlegesen elfoglalták)



Ejtőernyős ugratás szabályai:

Továbbra is a 39. sz. Légügyi Előírás

Repülőtérrend:

Kaposújlak repülőtér 2015.06.30-tól hatályos repülőtérrendjének **1.2.2.6.** pontja foglalkozik az ejtőernyős ugrások végrehajtásával. Konkrét követelményeket fogalmaz meg a repülőgép emelkedésével, az ejtőernyős dobással, a süllyedéssel és a rádiózással kapcsolatban. **Az ugrás utáni földet érésre és földi mozgásra vonatkozóan a repülőtérrend nem tartalmaz előírást.**

Légiüzemeltetési utasítás:

A leszálláshoz 970 méter pályahosszt határoz meg.
(probléma: Az utasítás nyelve cseh)



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

A leszállás előtti behelyezkedést a pilóták olyan módon hajtották végre, hogy annak következtében a leszállásra rendelkezésre álló pályaszakasz hossza nem volt elegendő a leszállás biztonságos végrehajtására.

A fentiekén túl a Vb az alábbi valószínűsíthető okot / okokat vélelmez:

A leszállást a földet ért ejtőernyősök által részlegesen elfoglalt pályán hajtották végre.

A földet ért ejtőernyősök és a repülőgépek biztonságos elkülönítése nincsen szabályozva, így abban kényelmi és takarékosági szempontok is érvényesülhetnek.



A vizsgálat lezárásakor a KBSZ két Biztonsági Ajánlást adott ki:

1, „a Közlekedésbiztonsági Szervezet javasolja a repülési tevékenységeket felügyelő Nemzeti Fejlesztési Miniszter számára, hogy gondoskodjon az ejtőernyős tevékenységgel kapcsolatos szakmai, személyi és tárgyi feltételeket nemzeti szinten részletesen szabályozó jogszabály megalkotásáról.”

2, A második ajánlás a repülőgép okmányoltságával volt kapcsolatos.



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

www.kbsz.hu