



2015. éves repülésbiztonsági jelentés

A Repülésbiztonság helyzetértékelése

Az elmúlt év során a Magyar Repülő Szövetség Repülésbiztonsági Szervezete (a továbbiakban: MRSz ReBiSz) folytatta a rendeltetéséből adódó tevékenységek fejlesztését. Ennek keretében kidolgoztuk és jóváhagyásra a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal (a továbbiakban: NKH LH) Repülésbiztonsági Osztály osztályvezetőjéhez előterjesztettük a Magyar Repülő Szövetség (a továbbiakban: Szövetség) Repülésbiztonsági Kézikönyvét (a továbbiakban: Kézikönyv). A légiközlekedési hatóság a Kézikönyvet 2015. november 13. napján apróbb módosításokat követően jóváhagyta. A Kézikönyvben a Szövetség megjelölte azt a víziót (politikát) és azokat a tartó pilléreket, amelyek mentén a repülésbiztonság hatékonyságának növelését elképzeleli. A kézikönyvben foglaltak lehetőséget adnak valamennyi a Szövetség tagjaként, vagy szerződéses jogviszonyban lévő ügyfelünként a biztonságos tevékenység végzéséhez nélkülözhetetlen feltételek megteremtésében való proaktív részvételre, hozzájárulásra.

A mintavételezésen alapuló ellenőrzések, - mint a megelőzés legfőbb eszközének egyike – a korábbi években alig létezett. Ennek következményeként a rendszer eredményessége jóval a lehetséges optimális érték alatt volt. Természetesen az anyagi erőforrások szűkössége miatt ezzel a tevékenységgel erősen korlátozott módon élhettünk mi is az elmúlt év során, de valamennyi jelentős - hazai szervezők által rendezett - nemzetközi versenyen megjelentünk és a verseny teljes, vagy részleges ideje alatt a kockázati elemek feltárásával és kiértékelésével támogatni igyekeztünk a rendezvények szervezőit.

Hiszünk abban, hogy a kockázati események feltárásával és kiértékelésével a ténylegesen bekövetkezett események számát csökkenteni, illetve elkerülni lehetséges. Erre utal az elmúlt évben Magyarországon is hatályba lépett „*a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről*” szövegű EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS **376/2014/EU RENDELETE** (a továbbiakban: 376/2014/EU rendelet). A 376/2014/EU rendelet célja, hogy segítse a tagállamokat, az Ügynökséget és a szervezeteket a légiközlekedési-biztonsági kockázatok kezelésében. A közeljövő feladata, hogy a rendszerben keletkező kockázatokat kezelve a bekövetkezendő balesetek, repülő események elkerülhetővé váljanak.

A 2015. év általános repülésbiztonsági értékelése

Az elmúlt év rendkívül kevés eseményéről, kockázati elemeiről rendelkezésünkre bocsátott adatok feldolgozásánál figyelembe kell venni az információ mennyiségét és minőségét. Ebből a szempontból nem voltunk nehéz helyzetben, hiszen valamennyi jelentett ügyben a vizsgálat lefolytatásához szükséges információ a rendelkezésünkre állt, azonban a megelőzéshez szükséges kockázati elemek nem kerültek sem bejelentésre, sem pedig feldolgozásra. A hozzánk bejelentett eseményeket határidőn belül lezártuk.

Az elmúlt esztendőhöz hasonlóan továbbra sem elhanyagolható azoknak az információknak a mennyiségi meghatározása, amelyek alapján a vizsgálat elindítható, illetve lefolytatható.

Továbbra is lényeges, hogy a negyedévenkénti időszakra vonatkozó, a repülési időket összegző statisztikai adatok időben beérkezzenek hozzánk. Ezek nélkül az adatok nélkül nem lehet következtetéseket levonni a repülések biztonságának állapotáról.

A statisztikai adatok.

A teljesítmény értékek 2015-ben alábbiakban megtalálhatóak. A főbb mutatók az alábbiak:

- Motoros „A” kategóriában a felszállások száma 2333, az összesített repült idő 763 óra 22 perc.
- Vitorlázó: 8940 felszállás; 2407 óra 02 perc.
- Motoros-vitorlázó: 2768 felszállás; 1832 óra 57 perc.
- Hőléggallon: 474 felszállás, 582 óra 52 perc.
- Mindösszesen 14515 felszállást, 5586 óra 13 percet teljesítettek a velünk tagsági, illetve szerződéses viszonyban lévő szervezetek légijármű vezetői.

Az elmúlt évben összesen 2 légiközlekedési eseményről szereztünk tudomást az MRSz ReBiSz szolgálati tevékenysége során. A balesetről nem kaptunk bejelentést. A két bejelentett esemény vitorlázó-repülőgéppel terepre szállás volt. Egy esetben nem sérült a légi jármű, a másik esetben nem az esemény időpontjában keletkezett sérülést tárt fel a vizsgálat. Személyi sérülés egyik esetben sem történt.

Az eseményben szerepet játszó ok-okozatitényezőket az alábbiak szerint lehet rangsorolni. Emberi Hiba (Human Error) faktor, mint ok nem volt közvetlen módon kimutatható az események keletkezésében. Az egyik terepre-szállást követően észlelt korábban keletkezett sérülés, amely az üzembentartói vizsgálat során került feltárássra, a hatékony ellenőrzések segítségével feltárható lett volna a keletkezést követően azonnal. A környezeti tényező 2 esetben volt oka a bekövetkezett eseménynek.

Emberi hiba

A tárgyi okból esemény nem következett be, illetve nem jutott az MRSz ReBiSz tudomására az elmúlt év során. Általánosságot tekintve az emberi hiba a leggyakoribb ok okozati tényező az események elméleti listáján. A valóságban is ez a legnagyobb vizsgálandó elem, a szakmai vizsgálaton belül. A kiterjedtségénél fogva könnyen összetéveszthető a személyzet repüléstechnikai készségének, illetve a jártasságának hiányosságával. Az emberi hiba vizsgálata során több humán területet is elemezni kell. Ilyenek a támogatás (személyi felszerelés, anyagbiztosítás, szolgáltatás, stb.) a szabvány előírások (jogszabályok, kiképzési, egyéb utasítások), az elméleti képzés, a gyakorlati kiképzés, a vezetés (management) az oktatók tevékenysége stb. Ezen szakterületek alapos ismerete, illetve ismeretének hiánya a vizsgálat hatékonyságát jelentős mértékben befolyásolja.

Anyagi-technikaitényező

Ennek a tényezőnek a vizsgálata igényli a legszélesebb körű szakmai tudást. Sajnos a sport és szabadidős repülőtevékenységben még továbbra is hiány az olcsó és nagy megbízhatóságú fedélzeti adatrögzítő. Ez a berendezés nagymértékben segítené a kialakult veszélyhelyzetek, balesetek vizsgálata során az események folyamatának rekonstruálását.

Az elmúlt évben, nem következett be, illetve nem jutott a tudomásunkra ennek a tényezőnek a hibájából bekövetkezett esemény.

Környezeti tényező

A környezeti tényezők vizsgálata során többek között a fizikai és a meteorológiai környezet mellett, a fényviszonyok és a szellőzés-szellőztetés körülményeit is vizsgálni kell.

Az elmúlt év során 1 esetben jelölte meg a vizsgálat ezt a tényezőt a bekövetkezett események ok-okozati összefüggéseként.

Összegzés

Összességében megállapítható, hogy az elmúlt évben repülésbiztonsági szempontból viszonylag kedvező évet zártunk. A megelőzés továbbra is az egyik leghatékonyabb módja a balesetek, repülő események elkerülésének, megakadályozásának. Ebben nagy segítség részünkre, ha minden szerződéses, és tagsági viszonyal rendelkező szervezetünk időben és precízen eleget tesz a szerződésben vállalt kötelezettségeinek. A feltételek kedvezőbb alakulása esetén növelni fogjuk a mintavételezésen alapuló kockázatok feltárására irányuló tevékenységünket. A másik alapvető információ az ügyfelektől beérkező jelentések. A beérkezett anyagokat mi a legjobb tudásunk szerint igyekszünk feldolgozni, illetve közzé tenni. A levonható tanulságokat, - a hasonló esetek elkerülését lehetővé tevő ajánlásainkat is - elérhetővé tesszük minden ügyfelünk számára.

Az elmúlt év során a hozzánk beérkezett statisztikai adatokból, az elemzést elvégeztük. Az információ mennyiség, amely a rendelkezésünkre állt, következtetések levonására alkalmas volt.

A levonható következtetések az alábbiak:

A motoros, motoros vitorlázó és vitorlázó, adatok alapján 14041 felszállás, 5003 óra 39 perc repült idő teljesítményre összesen 2 befejezett esemény jutott.

Az adatokból következik:

1. 5004 repült órára 0 halálos sérüléssel és 0 légi jármű megsemmisülésével
2. 5004 repült órára 0 súlyos személyi sérüléssel
3. 5004 repült órára 0 súlyos légi jármű sérülésével járó baleset és
4. 2502 repült órára 1 esemény jutott az elmúlt évben.

Hőlégballon szakterület légiközlekedési eseményről bejelentést nem tett az elmúlt évben.

A fenti adatok jelen pillanatban még nem alkalmasak tendenciák meghatározására. Erre akkor válnak alkalmassá, ha több évi adat áll majd a rendelkezésünkre és azokat össze tudjuk vetni, elemezni és következtetéseket tudunk majd levonni belőlük.

Budapest, 2016. január 29.

Dr. Siklósi Zoltán
MRSz ReBiSz főmunkatárs