

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

8/2004

Az esemény kategóriája: Légiközlekedési baleset

Helyszíne: Sopronkövesd

Időpontja: 2004. január 16. 14 óra 25 perc

Légijármű típusa, lajstromjele: Hőlégballon OE-ZZB

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülésemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

8/2004

Az esemény kategóriája: Légiközlekedési baleset

Helyszíne: Sopronkövesd

Időpontja: 2004. január 16. 14 óra 25 perc

Légijármű típusa, lajstromjele: Hőlégballon OE-ZZB

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Az esemény összefoglalása:

Az esemény kategóriája:	Légiközlekedési baleset (ACCID)
A légi jármű gyártója:	
 típusa:	Colt 105A
 lajstromjele:	OE-ZZB
A légi jármű tulajdonosa:	
 üzembentartója:	Erster Österreichische Montgolfiere & Aerostatic Club
A baleset napja és időpontja (LT):	2004. január 16., 14 óra 25 perc
 helye:	Sopronkövesdtől 10° 1.5km
Lajstromozó állam:	Osztrák Köztársaság
Lajstromozó hatóság:	Osztrák Légiközlekedési Hatóság,
A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:	Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, PoLéBiSz

Az esetet a Győr-Sopron megyei Rendőr Főkapitányság ügyeletes jelentette a PoLéBiSz ügyeletére 2004. január 16-án 15 óra 25 perckor. A PoLéBiSz ügyeletes a bejelentést követően tájékoztatta a PoLéBiSz vezetőjét, valamint a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletesét.

A PoLéBiSz igazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára szakmai kivizsgáló Bizottságot (KSzB) jelölt ki. Az KSzB a helyszínre utazott és 19 óra 20 perckor a szakmai vizsgálatot megkezdte. A helyszínen digitális fényképfelvételeket készítettek, majd az esetben érintett hőlégballon pilóta (akinek sérülését időközben a soproni kórházban ellátták, majd onnan távozott a soproni rendőrség épületébe) a KSzB-nek az eset körülményeiről nyilatkozott.

A KSzB az Országos Meteorológiai Szolgálatól Sopronkövesd térségére az eset idején mért meteorológiai adatokat bekérte.

A PoLéBiSz faxon adatokat kért az Osztrák Légügyi Hatóságtól a hőlégballon osztrák területen végrehajtott rádióforgalmazásával, repülésével kapcsolatosan.

Az Osztrák Légügyi Hatóság a rendelkezésére álló adatokat a PoLéBiSz részére megküldte.

A PoLéBiSz a zárójelentés tervezetet 2004. április 23-án az érintetteknek megküldte.

Az eset összefoglaló áttekintése:

Az eset egyrészt a meteorológiai körülmények hatására (erős lökéses szélj Sopron térségében 10-12 m/sec lökés 17-18 m/sec) valamint a ballonpilóta figyelmetlensége (versenyzés közben elkerülte figyelmét, illetve nem megfelelően tájékozódott a térségben uralkodó meteorológiai viszonyokról).

A pilóta a repülési feladat végrehajtásához megfelelő képesítéssel, jogosítással rendelkezett, szakszolgálati engedélye érvényes volt.

A légi jármű lajstromjellel és érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezett. Az eset során közvetlen életveszély nem alakult ki.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

Előzmények: 2004. január 16-án Ausztriában hőlégballon versenyt rendeztek, ahol több ballon (a KSzB tudomása szerint hat) szállt fel. A versenyfeladatuk az adott napon távrepülés volt.

Az esetben érintett hőlégballon fedélzetén a pilótával Salzburg térségében (Filzmoos) hajtotta végre a felszállást 9 óra 45 perckor. Felszállást követően a légi jármű tengerszint feletti 3000 méter magasságba emelkedett, majd a nyugati (270°-os) szél Magyarországra irányába sodorta.

1.1 A repülés lefolyása:

A ballon pilóta az osztrák terület felett kb. 4 óra 30 percet repült légi járművével, majd a tervezett földetérési hely (Deutschkreutz) térségében a talajközelségbe süllyedést megkezdte. A ballonpilóta elmondása szerint légi járművével már osztrák területen földetért, de az erős szél a ballont átsodorta a határon. Számítása szerint közel két kilométeren keresztül sodródott a ballon, miközben néha a talajtól a kosár elemelkedett. Sopronkövesd térségében a ballon kb. 210-220° irányból úgy haladt a repceföldön, hogy a ballonkosár a földön vonszolódott. Közel 200 méter nyomot hagyott a kosár a puha, átázott talajon, amikor egy földutat keresztezett. A ballonpilóta ekkor esett ki (vagy hagyta el a ballont) a ballonkosárból és szenvedett balkéz törést. A személyzet nélkül maradt légi jármű tovább sodródott kb. 400-420 métert, majd a ballonkupola a Sopron várost kiszolgáló elektromos távvezetékeknek ütközött. A kupolarész az elektromos vezetékeken csúszott, (20-25 métert) majd az elektromos vezetékeket tartó vasoszlopot betértette.

1.2 Személyek sérülése

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	1	0	0
Kiseb /semmilyen	0	0	0

1.3. Légi jármű rongálódása

A hőlégballon kupola az (erős szélben) az elektromos vezeték, valamint a vezeték tartó vasoszlopra tekeredés-csavarodás miatt már jelentősen, majd a 25-30 méter magas tartóoszlopról való körülményes eltávolítás során tovább sérült.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárról a KSzB a szakmai vizsgálat idején adatokat, információt nem kapott, illetve nem hoztak tudomására, de meg kell jegyezni, hogy a Sopront elektromos árammal ellátó vezeték üzemen kívül helyezése, illetve másik hálózatra kapcsolása,

valamint a ballon eltávolítása az elektromos vezetéket tartó oszlopról költségekkel járt.

1.5. A parancsnok adatai

Kora:	39 éves
Neme:	Férfi
Állampolgársága:	Osztrák
Jogosítása:	Hőlégballon pilóta
Szakmai érvényessége:	2004. november 03.
Orvosi alkalmasság érvényessége:	Nem tudott bemutatni.
Repült ideje adatszolgáltatás hiányában	Ismeretlen
Felszállás száma.	Ismeretlen
Az eset napján repült idő:	4 óra 40 perc
Az eset napján felszállásszám:	1

1.6. Légijármű adatai

Típus:	Colt 105A
Lajstromjele:	OE ZZB
Gyári száma:	1098/1987
Összes üzemidő:	Okmány hiányában ismeretlen.
Összes felszállás szám:	Ismeretlen

1.7. Meteorológiai adatok

Az Országos Meteorológiai Szolgálat által az eset idején **Sopron térségében** 13 óra 45 perc és 14 óra 45 perckor a következő meteorológiai adatokat mérték:

-Szélirány: 180-190°

-Szél erősség: 10-12 m/sec lökés: 17-18 m/sec

Szombathely térségében a következő meteorológiai adatokat mérték 13 óra 45 perc és 14 óra 45 perckor:

-Szélirány: 210-210°

-Szél erősség: 6-7 m/sec lökés: 11-12 m/sec

A szinoptikus helyzet (2004. január 16-án) szerint hazánk ciklon előoldalán helyezkedett el és fokozatosan egy melegfront felhőzete borította be az országot. Eleinte még az ország nagy részén sokat sütött a nap, majd nyugat felől meg-növekedett a felhőzet, de csapadék csak elvétve fordult elő. A szél délnyugatra fordult. A Dunántúlon megerősödött, néhol viharossá fokozódott.

1.8. Navigációs berendezések

A hőlégballon pilóta a szükséges navigációs berendezésekkel el volt látva.

1.9. Összeköttetés

A hőlégballon pilóta rádióberendezéssel rendelkezett, illetve az úgynevezett követő gépkocsi személyzetével mobiltelefon kapcsolatban volt.

1.10. Repülőtéri adatok

A felszállóhely adatai a KSzB számára ismeretlenek, de meg kell jegyezni, hogy az eset szakmai vizsgálata szempontjából szükségtelenek.

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijármű adatrögzítővel nem rendelkezett, a típusra használata nincs előírva.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Sopronkövesd térségében a mezőgazdasági területen a repceföldön kb. 620 méter hosszúságban volt látható a ballonkosár vonszolási nyoma a puha, átázott talajon mielőtt a ballon az elektromos vezetéknek ütközött.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Az eset szakmai vizsgálatához szükségtelenek.

1.14. Tűz

Az eset során tűz nem keletkezett.

1.15. Túlélés lehetősége

Az eset során emberi életre veszélyes helyzet nem jött létre.

1.16. Próbák és kísérletek

Próbákra, kísérletekre nem volt szükség.

1.17. Szervek jellemzése

Az esettel összefüggésben nem indokolt az érintett szervek jellemzésére kitérni.

1.18. Kiegészítő adatok

Nem merültek fel közlésre érdemes adatok.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A hagyományosan túl nem volt szükség egyéb módszerek alkalmazására.

2. ELEMZÉS

Az osztrák területen végrehajtott repülésről a KSzB a következőket jegyzi meg:

A Filzmoosnál végrehajtott felszállás után a ballonpilóták a tervezett leszállóhely (Deutschkreutz térsége) valamint a végleges földetérési hely (Sopronkövesd) közötti távolságot - amely a KSzB számítása szerint közel. 230 km - 4 óra 40 perc alatt repülte le. A leírtakat figyelembe véve a hőlégballon átlagos repülési sebessége 77 km/óra volt, azaz 21,39 méter másodpercenként.

A verseny megkezdése idején a versenyzőknek rendelkezésére állt az országukban aznapra érvényes meteorológiai előrejelzés, illetve a rendelkezésükre álló rádiókapcsolattal repülés közben is adatokat kérhettek be.

Az esetben érintet ballonon transponder is volt, melyet a pilóta 0000 kódra állítva üzemeltetett.

Az esetben érintet ballonpilóta rádiókapcsolatot az OE-ZMA lajstromjelű a szintén versenyben levő hőlégballon személyzetével tartott osztrák terület felett, mivel a rádióberendezése adást gyengén továbbított.

Bécs tájékoztatótól LOWW (Schwechat) 10 kts (csomó kb.5 m/sec) erősségű LOAN (Wiener Neustadt Ost) 9 kts erősségű szelet adtak meg a versenyzőknek,

ugyanakkor LOAV (Vöslau) térségében szélcsendet jeleztek. Az adatokat az OE-ZMA lajstromjelű ballon személyzete továbbította az esetben érintett pilótának.

A földetérés körülményei:

A ballonpilóta a tervezett földetérési hely (Deutschkreutz) térségében a településtől dél-keletre kb. 5 km-re szándékozott a légi járművel földetérni, de földközelségben elmondása szerint erős szél fogadta. (Itt kell megjegyezni, hogy a rádiókapcsolatot tartó, forgalmazó, illetve továbbító OE-ZMA lajstromjelű ballon személyzete is hasonlóképpen járt, mivel Deutschkreutzól észak-keletre kb. 6 km-re átsodródva ért földet Magyarország területén Balf térségében. Az említett légi jármű és személyzete balesetmentesen ért földet, csak közlekedési szabályokat szegett meg, mindezt figyelembevéve a PoLéBisz ebben az esetben szakmai vizsgálatot nem folytatott le.)

A balesethez vezető földetérésnél a ballonpilóta a kupola kiürítését, a kupola összeomlását nem tudta maradéktalanul az erős szélben végrehajtani, ezáltal sodródhatott két kilométeren keresztül.

Összegezve:

A ballonpilóta repülés közben, valamint a (a leszállást megelőző időszakban) a KSzB véleménye szerint nem készült fel, nem kért, vagy nem kapott érdemleges meteorológiai adatokat a leszállás térségére.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A légiközlekedési baleset közvetlen oka:

- A versenyrepülés közben a pilóta a tervezett leszállóhely térségének meteorológiai viszonyait a számításán kívül hagyta.
- A ballonrepülésre alkalmatlan meteorológiai viszonyok (erős lökéses szél) miatt a biztonságos leszállást nem tudta végrehajtani.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Mivel az ilyen, vagy ehhez hasonló esetek a repülési szabályok betartásával elkerülhetők, a KSzB biztonsági ajánlást nem tesz.

PoLéBisz
2004. 07.01.


.....
Mészáros László

Melléklet:

1. Környezeti vázlat
2. Fényképfelvétel

