

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

021/2004/ baleset

**Gyöngyös- Sárhegy 2004. 02. 08. 13: 55
SKY-BRONTES siklóernyő**

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 eset összefoglalása:
Az esemény kategóriája:

ACCID /légiközlekedési baleset/

A légi járműgyártója:

típusa: SKY- BRONTES siklóernyő

azonosítója: GY 025

gyári száma: ismeretlen

A légi jármű tulajdonosa

a sérült

üzembentartója: a sérült

A baleset napja és időpontja (UTC):
helye:

2004. február 08. 13. 55.

LHGY- Sárhegy DNY-i starthely

A balesetben súlyos sérültek száma: 1 fő

A légi jármű rongálódásának mértéke: a légi jármű nem sérült

Lajstromozó állam:

lajstromozásra nem kötelezett

Lajstromozó hatóság:

nincs lajstromozva

A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, (továbbiakban) **PoLéBiSz**

Az eset összefoglaló áttekintése:

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2004. február 08- n 13. 55- kor a helyszínen tartózkodó siklóernyős oktató jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese

14 óra 16 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta

14 óra 30 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára szakmai bizottságot küldött ki, amelynek:

elnöke:	Janovics Ferenc balesetvizsgáló, elemző
tagja:	Nagy Sándor helyszínelő technikus
tanácsadók:	igénybevétele nem volt szükséges
külföldi szakértők:	igénybevétele nem volt szükséges
eseti szakértő	igénybevétele nem volt szükséges

A szakmai bizottsággal szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet, megelőzően a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vett részt.

A szakmai vizsgálatban résztvevő bizottság az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járt, illetve a jövőben nem járhat el.

1. Ténybeli információk:

Előkészítés:

Kérdésre a sérült elmondta, hogy a baleset napján 9-10 óra az között Internet (MET.HU.) által adott előrejelzésben nem talált repülést, veszélyeztető tényezőt, majd a Pizskéstetőn lévő WEB kamerát említette, mint tájékozási bázist, aminek alapján repülésre alkalmasnak látszott az idő.

A sérült barátjával (aki szintén „Pilóta I” minősítésű siklóejtőernyős) 13: 00- ra érkezett Gyöngyös-Sárhegy DNY-i starthelyre. Ebben az időben a terep felett felhős volt az ég, ami a siklóernyők előkészítése közben kitisztult.

A starthelyen csak ők ketten tartózkodtak. Megbeszélték a repülés fontosabb pontjait, majd pontosították a kijelölt leszállóhelyet és felkészültek a repülésre.

1. 1. A repülés lefolyása:

A pilótatárs (14 órakor) indult elsőnek, majd amikor, mintegy 50m –re kiemelkedett, akkor indult a sérült pilóta. A sérült elmondása szerint kb. 10-15 perc lejtőzés után azt érezte, hogy a szél erősödik. Úgy döntött, hogy leszáll. Elkezdte taposni a gyorsítót, de a szembeszél erősebbnek bizonyult és a kupola nem haladt előre, majd egy kis idő múlva elkezdett hátrafelé sodródni.

A pilóta felmérte lehetőségeit és úgy döntött, hogy nem fordul szélirányba, hanem széllel szembeartva megpróbálkozik egy viszonylag szabad területre leérni.

A hegygerinc fölött fület csukott, bízván abban, hogy kupolája stabilitását ezzel növelni tudja, és azt a kertet, amit kinézett magának, biztonságosan el tudja érni.

Emlékezete szerint 20-25 méteren lehetett, amikor a kupola „liftezni” kezdett.

Még végig sem gondolta mit kellene tennie, amikor a kupola hirtelen előre lendült és felgyorsult. Ezt ösztönszerűen megfékezte, amely mozdulat hatására, teste ingalendülettel a kupola alatt, nagy vízszintes sebességgel a földhöz csapódott. A pilóta előrenyújtott lábbal ért talajt, de a vízszintes sebessége és a becsapódás szöge olyan szerencsétlenül összegződött, hogy csigolyatörést szenvedett.

1. 2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Kisebb/semmilyen	-	-	-

1. 3. A légi jármű sérülése:

A légi jármű a balesetből kifolyólag nem sérült.

1. 4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a KSzB-nek nem hoztak tudomására.

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme:	31 éves férfi
Szakmai engedélye:	„siklóernyős pilóta I.”
Egészségügyi	nincs regisztrálva

Képesítései	siklóernyős, „PILÓTA I”
Jogosításai	Távrepülésekre mehet, csőrölhető, résztvehet hazai és nemzetközi versenyeken.
Repült ideje/felszállások repülési napló szerint:	
Összesen	175 óra
Utolsó 12 hónapban	48 óra
Utolsó harminc napban	1 felszállás

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2003. 04. 27.	2004. 03. 15.
Kategória	DHV 2-3	
Mentő ernyő	2003. 03. 15.	2004. 03. 15.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre.

A pilóta elmondása szerinti időjárási körülmények az előzőekben ismertetésre kerültek.

Az időjárási tájékoztató és regionális előrejelzés kiadott jelentése szerint:

Miskolc: 06:00-kor 300m-en 295^o-ról 21m/sec/ 600m-en 300^o –ról 32m/sec erős
12:00-kor 300m-en 250^o-ról 14m/sec/ 600m-en 250^o –ról 21m/sec
erősségű szél volt várható.

A sérült által megjelölt Pizskéstetőn elhelyezett WEB kamera képe nem rekonstruálható.

1. 8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 9. Összeköttetés.

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett nem nyilvános fel-leszálló hely üzemeltetője a baleset idején érvényes működési engedélyeit a vizsgálónak megküldte. A siklóernyős klub rendelkezik a „nem nyilvános fel-leszállóhely” üzemeltetési engedéllyel.

1. 11. Légi jármű adatrögzítők.

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű típusra és feladathoz nincs is előírva.

1. 12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A légi közlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

1. 13. Az orvosi vizsgálatok adatai

Hatvan, Balassi Bálint utcai Albert Schweitzer Kórház- Rendelőintézet által, 2004. 03. 12- én adott Orvosi látlelet és vélemény alapján:

„...D 12 csigolyatest darabos-kompressziós törés látható, a törtrészek néhány mm-es diastasisal állnak külön. A csigolyatest átmérői kissé megnövekedtek, a ventralis magassága csökkent.”...

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1. 14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1. 15. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

A mentőegységek értesítése a jelenlévő oktató közreműködésének köszönhetően rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet.

1. 16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1. 17. A szervezetek jellemzése

A vizsgálónak nincs a szervezeteket illetően észrevétele.

1. 18. Kiegészítő adatok

A siklórepülő szakosztály egyöntetű állásfoglalást adott ki, melyben kijelentik:

„Véleményünk szerint, a pilóta mindent elkövetett, amit lehetett, hogy a balesetet elkerülje. A sérült képzett, régóta repülő pilóta. Többször oldott már meg vészhelyzetet különösebb gond nélkül, gyakorlott, feleslegesen nem kockáztató embernek ismerik.”

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A pilóta és siklóernyője rendelkezett mindazokkal a feltételekkel, amelyekkel a repülést egyénileg végre lehet hajtani. A pilóta a repülés előtt az Internet meteorológiai jelentéséből, valamint a Pizskéstetőn elhelyezett WEB kamera által adott tájékoztatásból azt a következtetést vonta le, hogy az idő repülésre, alkalmas. Az időközben kialakult helyzetet előre nem láthatta. A pilóta cselekedeteit illetően, a tőle elvárhatóan reagált az eseményekre, kapkodásra, vagy pánikra jel nem utalt. A szél beerősödését érzékelve megpróbált a gerinc előtt leszállni, illetve kioldalazni a hegy melletti mezőre, de a kialakult szélmozgás csak egy irányba engedte repülni. Kérdésre elmondta, hogy a hátszélbe való kirepülés sem volt megoldható, mert abban az irányban a szőlőültetvény kordonra van (több kilométer hosszan) telepítve és a leszállás erre a területre életveszélyesnek látszott. A hátrasodródást sem a gyorsító kinyomása, sem a kupola füleinek becsukása nem tudta megakadályozni.

A földetérés előtt, kis magasságon szélmentes légtérben a kupola előre lendült és felgyorsult. A kupolát a pilóta (ösztönösen) megfékezte, de az ingán a sebessége nem csökkent. A pilóta nagy sebességgel földet ért, majd a kupolája elé vágódott. A pilóta nyújtott, kissé mereven tartott zárt lábbakkal ért földet, ebből kifolyólag (és mert bakancsot viselt) a lábak nem sérültek. A földetérésnél fellépő nagy terhelés gerincoszlopra kifejtett hatása következtében a pilóta 12. csigolyája eltört. A pilóta nem vesztette el eszméletét. Felmérte helyzetének súlyosságát és nem mozdult meg a földetérési testhelyzetéből, hanem lehetőleg mozdulatmentesen mobiltelefonján keresztül segítséget hívott. A sérült szerencséjére a földetért kupolát sem mozdította el a szél, így a sérült pilótát nem mozgatta el a kupola.

3. Következtetések:

A siklóernyős repülések meteorológiai biztosítottsága nagyon sérülékeny. Az Országos Meteorológiai Szolgálat alap előrejelzéseiben, (amely érvényes volt a baleset napján 06: 00-tól 15: 00-ig) 06: 00- kor 300 m magasságra már olyan erős széladatokat adott, amelyeket jelzésértékűnek kellett volna minősíteni.

Az Országos Meteorológiai Szolgálat előrejelzése az 1-es – 2b értékelési régióban (a sérülés helye beleesik ezekbe a régiókba) zivatarfelhő (Cumulonimbus) kialakulásának lehetőségét is jelezte, amelynek következményei, idézte elő a balesetet.

Kérdésre, hogy milyen módon lehetett volna a balesetet megelőzni, a sérült pilóta elmondta, hogy „...amennyiben február lévén komolyan vette volna a kialakuló zivatar látható jeleit, talán nem következett volna be a baleset.

4. Biztonsági ajánlások:

2004. február 8-án egy meteorológiailag is érdekes és ritka zivatar tevékenység vonult át az ország felett. Bár a meteorológiai előrejelzésben előrejelzése benne volt, a siklórepülők számára ez e rendkívül fontos információ nem elérhető.

A fenti probléma megoldására ajánlasként a KSzB javasolja, hogy a szakág (vagy az érdekvédelmi szakszövetség) keressen megoldást arra, hogy az Országos Meteorológiai Szolgálat Repülésmeteorológia szakága által kidolgozott információk a repülni szándékozók számára elérhetővé váljanak.

Budapest, 2004. június „14” -n


Mészáros László
igazgató