

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

087/2004/ baleset

**Kesztlöc 2004. 05. 09. 14: 00
MÁTRIX típusú siklóernyő**

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.

Az eset összefoglalása:
Az esemény kategóriája: ACCID /légiközlekedési baleset/

A légi járműgyártója:
típusa: MÁTRIX típusú siklóernyő
azonosítója: AB-058
gyári száma: ismeretlen
A légi jármű tulajdonosa a sérült
üzembentartója: a sérült

A baleset napja és időpontja (UTC): 2004. május 09. 14. 00.
helye: Keszölc

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. május 09-én 14. 55- kor a MRSZ Biztonsági Szervezet ügyeletese jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese

15 óra 00 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta

15 óra 01 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:

A sérült elmondása szerint; otthonából való indulás előtt telefonon érdeklődött az időjárás körülményeiről, csak azután ment a starthelyre. Kérkezésekor starthelyen már 8-10 pilóta volt. A helyszíni szélhelyezetről az ilyenkor szokásos ideiglenes szalagok tájékoztatják a startoló pilótákat. A szél erőssége kb. 3-4 m/sec volt és az iránya kedvező volt a repülésre. A sérült kétszer két-három perces lesiklást hajtott végre. A harmadik startja után (amely kb. tíz percig tartott) balesetmentesen visszaszállt a starthelyre

1. 1. A repülés lefolyása:

A szél, felerősödött és lökéssé vált. A sérült starthelyre való felkészülését, több helyszínen lévő oktató helytelenítette, de tettelesen nem akadályozták a pilótát a start megkezdésére. A sérült pilótát elhatározásában megerősítette az, hogy a levegőben ekkor még két siklóernyős tartózkodott, látszólag minden veszélyeztettség nélkül. A sérült ekkor még nem érzékelte azt a tényt, hogy a levegőben lévő siklóernyősök oktatói minősítéssel a leszállás mellett döntöttek.

A felszállás rendben megtörtént, azonban a megváltozott szélviszonyokra való tekintettel a kupola már instabilitással reagált. A sérült körülnézett és ekkor vette észre, hogy egyedül van a levegőben, és a földön lévők is azt kiabálták, hogy szálljon le!

A sérült pilóta elmondása szerint; fület akart csukni, aminek következtében a bal irányítózsínór kicsúszott a kezéből. A kupola a fogott irányítózsínór irányába befordult, aminek következtében a pilóta kb. 4-5 méter magasról a földhöz csapódott, és súlyos, nem életveszélyes sérüléseket 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, a beülő elszakadt.

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:	25 éves férfi
Szakmai engedélye:	
Egészségügyi	nincs regisztrálva
Képesítései	siklóernyős, „NÖVENDÉK II”

Jogosításai

Pilóta képzettségű siklóernyőssel együtt, nem turbolens időben magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket végezhet.

Repült ideje/felszállások repülési napló szerint:

Összesen (regisztrálva)	1 óra 20 perc
Utolsó 12 hónapban (regisztrálva)	40 perc
Utolsó harminc napban	nincs regisztrált idő

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2004. 03.15.	2005. 03.15.
Kategória	DHV 1-2	
Mentő ernyő	Nem volt	Nem volt

1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre.

A pilóta elmondása szerinti időjárási körülményekről a felszállást megelőzően a helyszínen lévő siklóernyős pilótától tájékozódott.

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 kivizsgálónak nem tudta megküldeni.

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

A Szent János Kórház és Rendelőintézet által kiadott „Zárójelentés” szerint:
 „.....siklóernyőzés közben leesett és L III csigolya törését szenvedte el...”

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 siklóernyős 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 a szervezeteket illetően a következő észrevételei vannak:

2.) Az üzemeltető, az érintett ideiglenes felszállóhelyre szóló, repüléshez való hozzájárulást, a területileg illetékes Környezetvédelmi Hivataltól nem tudott bemutatni.

1. 18. Kiegészítő adatok

A balesetet illetékességből az Esztergomi Rendőrkapitányság Közlekedési Osztálya is vizsgálta.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A sérült repülés előtt siklóernyős társaitól tájékozódott az időjárásról. Az időközben kialakult szélviszonyokban bekövetkezett változást előre nem láthatta. A pilóta a szél erősödését, annak lökéseit nem tudta ellenőrizni, ezért vállalkozott a számára kockázatos startra.

Sérülését megelőző felszállásból visszaszállt a starthelyre, amely a többi felszállásra készülő siklóernyős pilótákat figyelembevéve kockázati tényező.

Képzettsége szintjét erősen megkérdőjelezi, hogy annak ellenére felszállt, hogy a kialakult szélviszonyok repülő képességét meghaladták (szélerősség, széllökés).

Figyelmen kívül hagyta, a helyszínen lévő oktatók figyelmeztetését és csak a levegőben érzékelte, hogy a kialakult helyzetben nem tud uralkodni a siklóernyő felett.

Társai által felkiabált utasítást (fülcsukást) rosszul hajtotta végre, amely azt látszik bizonyítani, hogy az oktatás menetéből ez az elem kimaradt, vagy nem került megerősítésre. A tapasztalatlanságból adódó helytelen irányítási technika erős süllyedésben való forgáshoz, majd földhöz csapódáshoz vezetett.

A sérült elmondása szerint a kiképzés nem tartalmaz ilyen esetben való földetérési technikákat, földetérési testhelyzetére nem emlékezik.

A sérült esetéből azt a következtetést vonta le, hogy az adott helyzetben felszállása hibás döntés volt.

3. Következtetések:

A KSzB úgy ítéli meg, hogy a baleset kiinduló okaként a meteorológiai viszonyok felismerésének elmulasztása játszott szerepet. A siklóernyős repülések meteorológiai biztosítása egyre inkább megoldásra vár.

Konkrét adatokat (szélirány, szélesség, lökések), csak a felszálló megfelelő pontján felállított szélzsák, szélerősség mérő képes minden repülő számára biztosítani. Fokozottan veszélyeztetett a kezdő szintű egyedül repülő állomány, aki már nincs oktató felügyelete alatt. Még nem minden jelenség változását ismeri fel, de Már nem szívesen hallgat meg a közeléből elhangzó jótanácsot.

Gyakorlatlan meggondolatlan és kockázatos, sajnos úgy, hogy tetteinek kimenetelét nem képes előre értékelni.

A KSzB úgy látja, hogy a felszállóhelyeken lévő oktatók „tanácsa” akkor ott nem talál megértésre, amikor még tanácsukkal megelőzhető lenne egy baleset. A bizottság úgy látja, hogy a siklóernyős oktatók tapasztalataiknál fogva tudják, az adott szituációkban mit kell tenni a biztonság érdekében, hogy elkerüljék az emberi tévedéseket.

4. Biztonsági ajánlások:

4. 1. A fenti és a hasonló problémák megoldására ajánlasként javasolt, hogy a szakág (vagy az érdekvédelmi szakszövetség) keressen megoldást arra, hogy az Országos Meteorológiai Szolgálat Repülésmeteorológia szakága által kidolgozott információk a repülni szándékozók számára megnyugtató módon elérhetővé váljanak.


4. 2. A siklóernyős oktatók vállalják fel, hogy szakmai ismeretekben hiányosságot mutató (főleg, Siklóernyős Növendék 1-2) pilótatársak esetén névszerinti tájékoztatást adnak a szakág felé.

A cél, hogy tapasztalatlan siklóernyős pilóták kellő felelősség szintet érjenek el. Addig azonban az erkölcsi felelősség a szakmát képviselő oktatóké, akiknek jogot kell adni arra, amennyiben úgy látják, hogy „tanácsaikkal” megelőzhető egy veszélyhelyzet kialakulása, azt ott a helyszínen megtegyék.

4. 3. Az ideiglenes felszállóknak minősített starthelyeken a KSzB javasolja a minimális széljelző eszközök telepítésének kidolgozása és bevezetését.

4. 4. A starthelyekért felelős siklóernyős oktatók szerezzék be a hivatalosan megjelenített ideiglenes felszállók használatához való hozzájárulást a terület tulajdonosától és a környezetvédelmi hivataloktól.

Budapest, 2004. augusztus „”-n.


Mészáros László
igazgató