

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

131/2004/ légiközlekedési baleset

**Hármashatár-hegy - Újlaki- hegy starthelyen
2004. 06. 07. 18: 25
AB FBZ ONE típusú 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:	légiközlekedési baleset (ACCID)
A légitársaság neve:	
típusa:	AB FBZ ONE típusú siklóernyő
azonosítója:	038
gyári száma:	ismeretlen
A légitársaság tulajdonosa	a sérült
üzembentartója:	a sérült
A baleset napja és időpontja (UTC):	2004. június 07. 18. 25.
helye:	Hármashatár-hegy –Újlaki- hegy
A balesetben súlyos sérültek száma:	1 fő
A légitársaság rongálódásának mértéke:	a légitársaság 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 (egy nappal később) 2004. június 08.-n 09. 10- kor az MRSZ siklóernyős szakág vezetője jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese

09 óra 15 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta

09 óra 51 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára szakmai bizottságot nevezett 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 légitársaság utolsó légialkalmassági 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 lakásából rálát a siklóernyősök által használt légtérre.

A baleset napján korán délután a látottak alapján előzetesen úgy ítélte meg az időjárást, hogy képzettségének megfelelően repülésre ideális az idő. Férjével (aki szintén képzett siklóernyős pilóta) történt konzultáció után mindketten kivonultak a starthelyre, ahol ekkor már többen repültek.

A sérült 18 óra körül fenn volt a starthelyen és a szükséges előkészületek után felkészült a startra.

1. 1. A repülés lefolyása:

A szélesebbesség ideálisnak látszott, a felszállás rendben megtörtént. A start után rövid ideig egy helyben állt, majd jobbra fordulva elindult. Kb. 100 méter megtétele után visszafordult a lejtőre és bal külső ingavonalon a start nívószintjére emelkedett. Elhaladva a start előtt, szembe akart fordulni a széllal, azonban a kupola bal-irányba megcsúszott és a siklóernyős pilóta a földre zuhanva szilánkos jobb bokasérülést 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:	40 éves nő
Szakmai engedélye:	
Egészségügyi	nincs regisztrálva
Képesítései	„B” vizsgás siklóernyős
Jogosításai	„pilóta I”

Repült ideje/felszállások repülési napló szerint:

Összesen	cc 34 óra
Utolsó 12 hónapban	10 óra 18 perc
Utolsó harminc napban	2 óra 08 perc

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának (üzembentartó szerinti) érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2003. 12. 31,	2004. 12. 31.
Kategória	DHV- 1	2004. 12. 31.
Mentőernyő	volt	nem ismert

1. 7. Meteorológiai adatok:

A mért adatok (Budaörs AFIS szolgálat helyben mért adatainak tájékoztatója szerint) a siklóernyős képzettségét alapul véve ideálisnak minősülnek:

- hőmérséklet +25 C⁰
- szélirány 280⁰
- szélesség 2-3 m/sec
- szélökés 3-4 m/sec

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 bemutatni.

1. 11. Légi jármű adatrögzítők.

A légi járművön (siklóernyőn) 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

Fővárosi Önkormányzat Szent János Kórház és Rendelőintézet Ortopéd-Traumatológiai Osztály Zárójelentése alapján:

„...Bal III-IV borda hátsó ívén a scapularis vonalban ferde törés, kb ujjnyi összehúzószással, csontszélességű cranio-caudalis elmozdulással.

Jobb lábszár lábszárcsontjának supramalleolaris darabos, szilánkos spirál jellegű törése....”

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 siklóernyősök 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 starthelyet, üzemeltetőt illetően a következő észrevétele van:

Az üzemeltető az érintett ideiglenes felszállóhelyre szóló, a területileg illetékes Környezetvédelmi Hivatal által kiadott repüléshez való hozzájárulást nem tudott bemutatni.

1. 18. Kiegészítő adatok

A vizsgálat során kiegészítő adatok nem kerültek a KSzB tudomására.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A siklóernyős pilóta rendelkezett mindazokkal a feltételekkel, amelyekkel a repülést egyénileg végre lehet hajtani. A siklóernyős pilóta gyakorlott siklóernyős, úgy képzettségét, mint biztonságtechnikai felkészültségét tekintve. A meteorológiai viszonyok a sérült képzettségét tekintve kedvezőek voltak. A siklóernyő saját tulajdona, annak repülési tulajdonságait jól ismeri.

A mintegy 10-12 perces repülése közben nem volt lehetősége ellenőrizni a szél irányának lehetséges változását, mert a területen az e célt szolgáló szélirányt jelző eszköz nincs telepítve. Manővereit előre megtervezte, véletlenszerűség, illetve váratlan tényező volt az ami az eseményt befolyásolták.

Megkérdezésre elmondta, hogy a földetérés teljesen kiesett az emlékezetéből, szándékolatlan, földetérést megelőző kormánymozdulat(ok)ra nem emlékezik. Valószínűsíti, hogy a szembeszélbe tervezett fordulóban pillanatokra hátszélbe került és a fordulóban lecsúszott

3. Következtetések:

A KSzB úgy ítéli meg, hogy a baleset kiinduló okaként a meteorológiai viszonyok felismerésének hiánya játszott szerepet.

A budaörsi repülőtér által tájékoztatásként kiadott meteorológiai információ nem adhatott a Hármashatár-hegyi ideiglenes felszálló helyen korrekt, alkalmazható adatokat. A baleset kialakulását jelentősen befolyásolta az a tény, hogy a repülés konkrét megtervezésében a felszállóhelyen meteorológiai információkkal a pilóta nem rendelkezett. Repüléseket megelőzően a pilóták, az általuk elhelyezett papírszalagok segítségével jutnak minimális tájékoztatáshoz.

Felszállást követően a talajon bekövetkezett változásokról a levegőben lévő pilóta részére nincs meg a jól látható jelzésrendszer.

A mindenkori szél irányát, a szélességet, a szélökéseket, csak a felszálló megfelelő pontján felállított szélzsák és szélérősségmérő képes a pilótáknak mutatni. A pilóta elmondása alapján, a baleset bekövetkezésében szerepet játszhatott repüléstechnikai késés, amikor a kupola az irányítózsínór mozdulatát követve a pillanatnyi hátszélbe kerülésével a szél irányába megcsúszott.

A pilóta ezt a csúszást nem érzékelte, ebből adódóan nem tett megelőző mozdulatot. A KSzB véleménye szerint a baleset elkerülhető lett volna a sodródás irányára való rátartással, illetve a széllal szembe való fordulással.


A pilóta a földetérésre nem tudott felkészülni, így sem testhelyzetére, sem lábtartására nem tudott koncentrálni. Sérülésének mértéke a talajviszonyokkal is összefüggésbe hozható, hiszen a földetérés körülményei (sebesség, magasság, függőleges merülés) nem hordozták magukkal a súlyos (szilánkos) lábtörés veszélyét. A fentiekből következően a siklóernyős repülések meteorológiai biztosítása egyre inkább megoldást sürgető kérdésnek látszik.

4. Biztonsági ajánlások:

A KSzB javasolja;

- 1., a siklóernyős szövetség keressen megoldást arra, hogy az Országos Meteorológiai Szolgálat Repülésmeteorológia által kidolgozott információk a repülni szándékozó siklóernyősök számára elérhetővé váljanak.
- 2., az ideiglenes felszállókon a minimális széljelző eszközök telepítésének milyen lehetőségei vannak.
- 3., a starthelyet üzemeltető szerezze be a hivatalosan megjelenített ideiglenes felszállók használatához való hozzájárulást a terület tulajdonosától és a környezetvédelmi hivataloktól.

Budapest, 2004. szeptember „03 -n”


Mészáros László
igazgató