

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

144/2004/ légiközlekedési baleset

**Hajdúszoboszló-repülőtér
2004. 06. 17. 19. 00.
ÓZON OCTAN 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: légitözlekedési baleset (ACCID)

A légitármű gyártója:

típusa:

ÓZON-OCTAN típusú siklóernyő

azonosítója:

DS-047

gyári száma:

C 34-130

A légitármű tulajdonosa

a sérült

üzembentartója:

a sérült

A baleset napja és időpontja (UTC):

2004. június 17. 19. 00.

helye:

Hajdúszoboszló- repülőtér

A balesetben súlyos sérültek száma:

1 fő

A légitármű rongálódásának mértéke:

a légitármű 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. június 17.-n 19. óra 15- perckor Hajdú-Bihar megyei RFK ügyeletese jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese tájékoztatta:

2004. június 19 óra 30 perckor a PoLéBiSz igazgatóját

19 óra 45 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légitözlekedési baleset vizsgálatára szakmai kivizsgáló bizottságot nevezett ki, amelynek:

elnöke:

Janovics Ferenc balesetvizsgáló, elemző

tagja:

Burda Pál helyszínelő technikus

tanácsadók:

a sérült pilóta oktatója

külföldi szakértők:

igénybevétele nem volt szükséges

eseti szakértő

igénybevétele nem volt szükséges

A szakmai bizottsággal szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légitözlekedési balesetet megelőzően a légitármű 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:

1. 1. A repülés lefolyása:

2004. 06. 17.- n Hajdúszoboszló belterületén, található sportrepülőtéren a csörlőkezelő oktató vezetésével siklóernyős repüléshez készültek.

A szél viszonyok ideálisnak látszottak a vontatásból történő siklóernyős felszállásokra. A sérülést szenvedett pilóta két balesetmentes start után már a harmadik felszállásra készült.

A start után leoldott, majd jobbra fordulva hátszélben kezdett repülni. A sérült elmondása szerint ez az utolsó emlékkép, amire emlékszik, innen emlékezet kihagyása van.

Szemtanuk szerint egy indokolatlan fordulót kezdett, amit még korigált, majd egy ellentétes merülőspirált kezdeményezett, amelynek harmadik fordulójából a földnek csapódott és nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

1. 2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Kisebbsémmilyen	-	-	-

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:	35 éves férfi
Szakmai engedélye:	nincs regisztrálva
Egészségügyi	PG „B” vizsgás siklóernyős
Képesítései	PG „B” vizsgás siklóernyős
Jogositásai	„PILÓTA” képzettségű siklóernyőssel együtt, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket végezhet
Repült ideje/felszállások repülési napló szerint:	
Összesen	cc 150 felszállás
Utolsó 12 hónapban	cc 150 felszállás
Utolsó harminc napban	cc 15-20 felszállás

A KSzB megjegyzése: A sérült elmondása szerint „Repülési Naplójába” nem vezetett minden felszállást. (ezért a körül- belül feljegyzés)

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának (üzembentartó szerinti) érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2003. 10. 15,	2004. 10. 15.
Kategória	DHV- 2	2004. 10. 15.
Ülésbiztosítás	volt	2004. 12. 31.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Szemtanuk szerint az időjárási viszonyok a repülési feladatoknak megfelelőek voltak. A baleset kialakulásában nem játszottak szerepet, ezért a KSzB hivatalos adatok beszerzését mellőzte.

1. 8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges. A sérültnél nem volt olyan műszer, amely a magasságot, sebességet regisztrálta volna. A szemtanuk ezirányú kérdésre nem tudtak értékelhető adatokat mondani.

1. 9. Összeköttetés.

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

1. 10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtér üzemeltetője a baleset idején érvényes működési engedéllyel rendelkezett, a tervezett feladathoz szükséges kötelezően előírt repülőtéri berendezések megvoltak.

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:

Hajdú-Bihar Megyei önkormányzat Kenéz Gyula Kórház Zárójelentésé-be foglaltak alapján: „...A sérült földetéréskor agyrázkódást, jobboldali fibula, valamint Volkmann háromszög törést és talus törést szenvedett.

A bal láb súlyos nyílt, darabos luxatio talus, calcaneus és sarkcsont törése, valamint fibula törése mellett...”

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 értesítését a siklóernyősök vontatását végző 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 KSzB- nek szervezetekkel kapcsolatban nincs észrevétele.

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 sérült pilóta a sérüléséből bekövetkezett amnésiára hivatkozva nem emlékszik a vele történt eseményekre. A KSzB a balesetet követő 60 nap elteltével ismételtlen megkérdezte a pilótát az eseményről, de ugyanazt a választ kapta, így a pilóta saját cselekedeteit elemezni, abból következtetéseket levonni nem képes.

Orvosi vélemény szerint az emlékezet kiesés ideje nem korlátozható a bekövetkezett sérülés ideje utánra, így a gyakorlatban többször előfordul, hogy az emlékezetkiesés a történés megelőzését is magában foglalja.

Szemtanuk elmondása alapján a pilóta manővere érthetetlen és semmivel nem volt magyarázható. Repülését, (mivel az adott pillanatban egyedül volt a levegőben) senki és semmilyen tényező nem befolyásolta.

A pilótát minden szemtanú megfontolt, nyugodt repülőnek ismerte, aki a KSzB –nek tett nyilatkozatában külön kiemelte, hogy számára a repülés biztonsága, milyen fontos.

A kórházban elvégzett alkoholteszt negatívnak bizonyult, így egy esetleges alkoholsági befolyás is kizárt.

A pilóta helyzetét és magasságát illetően a fordulók belefértek a repülés manővereibe, de a sérülést közvetlen kiváltó merülőspirálokat kiváltó okra, illetve a manőverből való kivezetés hiányára a szemtanuk nem találtak ésszerű magyarázatot.

3. Következtetések:

A baleset elemzése nem hozott a KSzB számára kézzel fogható ok-okozati összefüggést arra a kérdésre, hogy mi váltotta ki az indokolatlan manővert, és nem talált magyarázatot az abból való becsapódásra sem.

A pilóta adott helyen és időben való fizikai rosszullétére nincs sem orvosi, sem pszichés állapotra utaló, megalapozott bizonyíték.

4. Biztonsági ajánlások:

A KSzB a fentiek ismeretében biztonsági ajánlást nem fogalmazott meg.

A szakág, a siklóernyős pilótáinak rendszeres orvosi felügyeletet nem ír elő.

A pilótának tisztában kell lennie önmaga képességeivel, illetve korlátaival.

Repülési feladatait úgy kell megterveznie, hogy azok megfeleljenek repülés-technikai, orvosi, repülés-meteorológiai feltételeknek.

Budapest, 2004. október „..... -n”

Mészáros László
igazgató

4. Biztonsági ajánlások:

A KSzB a fentiek ismeretében biztonsági ajánlást nem fogalmazott meg.
A szakág, a siklóernyős pilótáinak rendszeres orvosi felügyeletet nem ír elő.
A pilótának tisztában kell lennie önmaga képességeivel, illetve korlátaival.
Repülési feladatait úgy kell megterveznie, hogy azok megfeleljenek repülés-
technikai, orvosi, repülés-meteorológiai feltételeknek.

Budapest, 2004. október „14” -n


Mészáros László
igazgató