

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

207/2004/ légiközlekedési baleset

**Hajdúszoboszló 2004. 08. 01. 19. 10.
Quadra-Vtec 150 típusú ejtőernyő**

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: légitözlekedési baleset(ACCID)

A légitjárműgyártója:

típusa: Qvadra- Vtec 150

gyári száma: 1500081

A légitjármű tulajdonosa

a sérült

üzembentartója: a sérült

bérlője: nincs

A baleset napja és időpontja (UTC): 2004. 08. 01. 19 óra 10 perc
helye: Hajdúszoboszló sportrepülőtér

A balesetben súlyos sérültek száma: 1 fő

A légitjármű rongálódása: a légitjármű nem sérült

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. augusztus 01- jén 19 óra 15 perckor a Hajdú-Bihar - Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának légirendészeti előadója jelentette be PLH ügyeletese útján.

A PoLéBiSz ügyeletese tájékoztatta:
2004. augusztus 01- jén 19 óra 20 perckor a PoLéBiSz igazgatóját.

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légitözlekedési baleset, vizsgálatára szakmai bizottságot, (továbbiakban KSzB) küldött ki:

elnöke: Janovics Ferenc eseményvizsgáló

tagja: Burda Pál helyszínelő technikus

meghatalmazott képviselők: nem jelöltek

tanácsadók: igénybevétele nem volt szükséges

külföldi szakértők: igénybevétele nem volt szükséges

eseti szakértők: A KSzB nem kért fel eseti szakértőt

A KSzB- vel szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légitözlekedési balesetet, megelőzően a légitjármű utolsó légialkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt.

A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

1. Ténybeli információk:

Előkészítés:

A sérült ejtőernyős az AERO CLUB Hajdúszoboszló ejtőernyős szakosztály rendezésében lefolytatott Hüse Károly emlékversenyen vett részt, mint a debreceni csapat tagja. A versenybíróság augusztus 01- jén 19 órakor befejezettek nyilvánította a versenyt, majd lehetőséget teremtett a rendező ejtőernyős szakosztálynak, hogy a megrendezést kiegészítő ún. technikai személyzet ugorjon egy ugrást.

1. 1. A repülés lefolyása: A sérült helyi ismeretségét kihasználva gépbeszállt és 3000 méterről ugrott egy a versennyel semminemű kapcsolatba nem hozható ugrást. Meghallgatott szemtanúk elmondása szerint:

...„az ugró téves megítélése miatt a földetérés után elesett, az ejtőernyő repülési tulajdonságaiból kifolyólag nagy sebességgel ért földet, a sérülései ezáltal keletkeztek.” ...

A sérült repüléstechnikai hibájából eredően, nyolc napon túlgógyuló sérülést 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:

A baleset folyamán egyéb kár nem keletkezett

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:	
Kora, neme:	36 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége:	nincs
Szakmai:	FAI „C”
Egészségügyi:	2005. 08. 31.
Képesítései:	nem ismert
Jogosításai:	nem ismert
Ugrások száma ugrókönyv szerint:	
Összesen	345
Utolsó 12 hónapban	nem ismert
Utolsó harminc napban	nem ismert

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	Gyártási	Gyártási év
Főejtőernyő	Sz: 1500081	2004. 06. 17.
Tartalék ejtőernyő	Tip: Speed 2000	Nem ismert
Tok+ heveder	Tip: TEAR DROP	Nem ismert

A KSzB –nek többszöri kérése ellenére sem volt lehetősége a sérült ugró ejtőernyőinek érvényességét igazoló okmányokba betekinteni.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Az ugrás idején derült égbolt, szél iránya 280 fokról 4- 5 m/sec erősségű stabil szél.

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 repülőtér működési engedéllyel rendelkezett.

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 és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A sérült ejtőernyős a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassági igazolással rendelkezett. A KSzB a sérült zárójelentésével nem rendelkezik.

Igazságügyi-orvos szakértői vizsgálat:

Igazságügyi- orvos szakértői 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 oktatók 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

1. 17. 1. A balesetet, amely 2004. augusztus 01- jén történt, nyolc nappal később jelentette be az ejtőernyős üzem szervezője. A baleset bejelentőlap kitöltése (1 lap) rendkívül hiányos volt, ezért az MRSZ Repülésbiztonsági Szolgálat felkérte a szervezőt az adatok pótlására. Az augusztus 13- án beérkezett kiegészített esemény bejelentő (1 lap) sem tartalmazta azokat az adatokat, amelyek a szakmai vizsgálat teljes körű lefolytatását biztosíthatták.

1. 17. 2. A KSzB augusztus 17- én azzal a kéressel fordult a szervező repülő klub elnökéhez, hogy az ugrás okmányainak, illetve a sérült személy és a balesetben résztvevő ejtőernyős okmányainak fénymásolati példányát az ejtőernyős szakosztály a kivizsgáló szervezethez juttassa el.

A szervező repülőklub elnöke válaszlevelében (09. 01.) biztosította a szakmai vizsgálatot folytató KSzB- t, hogy az okmányok megküldését illetően intézkedett.

A felkérést az okmányok megküldésére a KSzB a szervező repülő klub felé szeptember 20- án megismételte, de a kért adatok a szervezethez a mai napig nem érkeztek meg.

1. 17. 3. A KSzB rendelkezésére álló adatok pontosítása és az ellentmondások feloldása érdekében 2004. szeptember 3- án levélben kérte a Magyar Honvédség Légierő illetékesét, hogy a verseny idejére érvényes az állami légijármű használatára kiadott engedélyének fénymásolati példányát a 13/2000. (V.31.) KHVM- HM- EüM együttes rendelet 33. § bekezdésében alapján bocsássa a KSzB rendelkezésére.

A KSzB a fenti kérelmet szeptember 20- án megismételte.

A MH Légierő Parancsnokság ügyintézője szeptember 23- án keltezett válaszlevelében tájékoztatást adott arról, hogy a szóban forgó versenyre, kiadásra került egy állami légijármű használatára szóló engedély, de a másolatban kért okiratot nem küldte meg.

A KSzB (szeptember 24- én) ismételten felkérte az MH Légierő illetékesét az okmány eljuttatására, azonban a kért okirat a szervezethez ez ideig nem érkezett meg.

1. 17. 4. A KSzB 2004. október 21- én levélben kérte a sérült ejtőernyőst, hogy ejtőernyős ugrásra jogosító okmányainak fénymásolatát a vizsgálat lefolytatásához küldje meg.

A kérésre az ügy lezárásáig érdemben válasz nem érkezett.

1. 17. 5. A KSzB 2004. október 22- én felkérte a szóban forgó verseny főbíróját, hogy a sérülés napjának eseményeire vonatkozó információkkal segítse a szakmai vizsgálatot, de a vizsgálat lezárásáig érdemben válasz nem érkezett.

1. 18. Kiegészítő adatok

A KSzB tudomására jutott információ szerint a sérült ejtőernyős képzettségét az ugró FAI „C” nemzetközi minősítésével igazolták.

Az FAI „C típusú engedély „ Szabadeséses ejtőernyős” minősítés, amelynek minősítési feltételei az alábbiak:

- 200 szabadeséses ejtőernyős ugrás
- 60 perces zuhanási idő
- 50 formációs ugrás

A sérült okmányainak hiányában ez nem kerülhetett egyeztetésre, de a KSzB-feltételei, hogy a sérült összesen 345 db ejtőernyős ugrásából kiindulva nem valószínű az FAI előírásoknak való megfelelés.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

2. 1. Az ugrás: A KSzB rendelkezésére álló adatok alapján feltételezhető, hogy az ugrásszervező bejelentésével ellentétesen az ugrás nem versenyidőszakban történt, ezért nem nevezhető versenyugrásnak.

Az augusztus 01.-re tervezett ugrási feladatokat a verseny főbírója 19 órakor befejezettnak nyilvánította.

A nap utolsó felszállására azok a szervező ejtőernyős klubhoz tartozó kiségitők mentek el, akik nem ugorhattak a verseny ideje alatt.

2. 2. Az ugrás résztvevőiről a KSzB -nek nincsenek információi, azonban feltételezhető, hogy a nap utolsó felszállásában olyan személyek is résztvehettek, akik valószínűleg nem voltak a HM LP engedélyében nevesítve.

2. 3. Az ejtőernyős üzem, és az ugrás személyi okmányairól a KSzB semminemű információt nem kapott

2. 4. A sérülésről a helyszínen a rendőrhatalóságnak két eseti szakértő adott nyilatkozatot:

2. 4. 1. A KSzB nem ért egyet az „A” jelű eseti szakértő nyilatkozatával:

„...Ugrástechnikai hibából kifolyólag az ugró téves megítélése miatt a földetérés után elesett...”

A KSzB szerint: Az ejtőernyős egy veszélyes repülési manőverből ért, úgy földet, hogy abból kifolyólag nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.

2. 4. 2. A KSzB nem ért egyet a „B” jelű eseti szakértő nyilatkozatával:

„...Ugrástechnikai hibából kifolyólag az ugró téves megítélése miatt a földetérés után elesett, az ejtőernyő repülési tulajdonságaiból kifolyólag, nagy sebességgel ért földet, sérülései ezáltal keletkeztek...”

A KSzB szerint:

A földetérés után az ugró fel sem tudott állni, de az ejtőernyő tulajdonságaiból eredő nagy sebesség nem egyenes következménye a sérülésnek, hiszen a versenyen résztvevők közel fele ilyen, vagy ehhez hasonló tulajdonságú ejtőernyővel ugrott.

2. 5. Az ugrás részletezése:

- a sérült, bár a baleseti jelentésben FAI „C” minősítésűnek van megjelenítve, amelyhez 200 szabadeséses ejtőernyős ugrással kell, hogy rendelkezzen, (lásd összesen 345 ugrással rendelkezik) frissen gyártott főernyővel, merülő fordulóval szándékozott földetérni, amelynek kivitelezése nagy gyakorlottságot és ejtőernyő ismeretet igényel

- az ugró klubjának oktatója által előírt módszertani ugrássorozatot kellett volna végrehajtani a földtől számított egyre csökkenő magasságokban, amely valószínű ez esetben elmaradt,

- amennyiben az ejtőernyő tulajdonosa maga az ugró, az ejtőernyő gyártási idejéből kiindulva az ugrónak feltehetőleg nem volt ideje és lehetősége az ejtőernyő tulajdonságait megismerni, és a végrehajtott nehéz elemeket módszertanilag begyakorolni.

3.) Következtetések:

3. 1. A sérült egy 2004. 06. 17.- én gyártott ejtőernyővel ugrott, amelynek repülési tulajdonságait a fent ismertetett okok miatt vélhetően nem ismerhette eléggé.

3. 3. A baleseti jelentés szerint az ejtőernyő ugyan az ugró tulajdona, de ezt semminemű okmány nem támasztja alá. Szemtanuk szerint rendkívül rosszul kivitelezett földetérést produkált, amelyből kifolyólag nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett.


4. Biztonsági ajánlások:

A KSzB tekintettel arra, hogy a balesetben érintett egyes személyek és szervezetek nem tettek eleget a 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet 33.§ (1) bekezdésében foglalt együttműködési köteletségüknek a tényállás tisztázása érdekében, a KSzB biztonsági ajánlást a fenti ügyben nem tesz.

A PoLéBiSz egyéb adatok, információk hiányában, a szóban forgó légiközlekedési baleset szakmai vizsgálatát lezártnak tekinti.

A KSzB az éves ejtőernyős eseményeket értékelve javasolja, hogy az ejtőernyős szakbizottság dolgoztasson ki Tematikát a 200 négyzetláb felület alatti ejtőernyőkkel való földetérés oktatására, vizsgáztatására és annak okmányolására.

Budapest, 2004. november. 19. -n


Mészáros László
igazgató