

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

216/2004/ légiközlekedési baleset

**Hármashatár-hegy „Kilencfa” starthelyen
2004. 08. 14. 13 óra 32 perc
AIR- WAVE EPIC 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 légi járműgyártója:	
típusa:	AIR WAVE EPIC típusú siklóernyő
azonosítója:	HA 070
gyári száma:	L.P.180908
A légi jármű tulajdonosa	a sérült
üzembentartója:	a sérült
A baleset napja és időpontja (UTC):	2004. augusztus 14. 13 óra 32 perc
helye:	Hármashatár-hegy –Újlaki- hegy
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. augusztus 14.-én 13. 47- kor az BRFK ügyelet vezetője jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese:

14 óra 05 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának

13 óra 56 perckor tájékoztatta a PLH 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 légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vett részt.

A szakmai vizsgálatban résztvevő bizottság tagjai az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

1. Ténybeli információk:

Előkészítés:

A siklóernyős pilóta a sérülést megelőzően két héttel vásárolt új siklóernyőt. A sérülés napján technikai startpróbákat tervezett végrehajtani, gyakorlati repülést nem. Családjával ment ki az arányaiban „kezdő” pályára, hogy megismerkedjen a számára új technikával.

A rendszert összeszerelte és gyakorló felhúzásokat végzett, amelyet a kupola fej fölé emelésével be is fejezett. Néhány sikeres felemelés után egy rövid siklást is végrehajtott, amelynek távja 40-50 méter volt.

1. 1. A repülés lefolyása:

A szél iránya és sebessége azonban változott, ami alapján erősödött benne az elhatározás, hogy tevékenységét befejezze, azonban tett még egy kísérletet. A kupola a megerősödött szél hatására megemelkedett, majd jobbra kifordult és „front-stall”-ra jellemző mozdulattal a pilóta elé vágódott. A pilóta kb. 6-8 méter magasságból függőleges testhelyzetben nagy sebességgel a földnek csapódva nyolc napon túl gyógyuló gerincsérülést 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:	28 éves férfi
Szakmai engedélye:	
Egészségügyi	nincs regisztrálva
Képesítései	„N-2” vizsgás siklóernyős
Jogosításai: „...Oktatója iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket...végezhet.”	

Repült ideje/felszállások repülési napló szerint (amelybe a pilóta szerint nincs minden repülése regisztrálva):

Összesen	cc 5 óra
Utolsó 12 hónapban	cc 5óra
Utolsó harminc napban	4 óra 27 perc

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának (üzembentartó szerinti) érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2003. 09. 27,	2005. 07. 27.
Kategória	DHV- 2	2004. 12. 31.
Mentőernyő	volt	nem ismert

1. 7. Meteorológiai adatok:

A mért adatok az Országos Meteorológiai Szolgálat által kiadott jelentés szerint:

- hőmérséklet +24 C⁰
- szélirány 330⁰
- szélesség 5-6 m/sec
- szélhőkés 10-12 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 hatósági 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

Az L I compressió törése.....A csigolya bal oldal ívén szintén ferde törés látható.....A D.XII. csigolya dorsalis peremsarka ferdén letörött.

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 családtagok 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

Az üzemeltető az érintett ideiglenes felszállóhelyre szóló, hatósági engedélyeit nem tudta 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 nem rendelkezett azokkal a feltételekkel, amelyekkel a repülést egyénileg végre lehetett volna hajtani, hiszen Növendék-2 minősítéssel csak az „Oktatója iránymutatása alapján jogosult” gyakorló repülésekre. A pilóta oktatójának „iránymutatásával” (az oktató távolléte miatt) nem rendelkezett.

A KSzB figyelembe vette a pilóta azon kijelentését, miszerint eredetileg nem tervezte a repülést, a bekövetkezett baleset az időközben beerősödő és lökésessé váló szélnek tudható be.

Azonban az is érzékelhető, hogy a pilótában nem tudatosult kellően a szélerősödés miatt megváltozott időjárás.

Kérdésre elmondta, hogy az utolsó kísérlet előtt nem látott a levegőben siklóernyőt, azonban azt is elismerte, hogy ez a tény számára nem jelentett vészhelyzeti előrejelzést.

3. Következtetések:

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

A pilóta helyzetét a kialakult pillanatban nehezítette a számára új technika. Az oktató jelenléte, vagy szakmai tanácsa megelőzhette volna a súlyos baleset kialakulását.

A KSzB feltételezi, hogy egy hasonló képzettségű siklóernyős pilóta is figyelmeztethette volna a gyakorlásra koncentráló sérültet, figyelmét a veszélyes szélváltozásra felhívva.

A körülmények ismeretében, a fentiek hiányának tudható be a súlyos sérülés bekövetkezése.

4. Biztonsági ajánlások:

4. 1. A KSzB javasolja, hogy a PLH vizsgálja meg a Hármashatárhegy starthelyeinek engedélyeit, illetve az engedélyezés rendszerét.


4. 2. A KSzB úgy látja, hogy a siklóernyősök képzésében nagyon pozitív a repülők egyéni hozzáállása, felkészültségük és a biztonságára kiható szerepvállalásuk.

A fentiekre figyelemmel, minden repülni szándékozó növendéknek, illetve pilótának tisztában kell lennie saját képességeivel, ismernie kell az általa használt technikát és az adott helyhez kapcsolódó időjárási és terepviszonyokat.

Mindezeket annak érdekében, hogy mindig a kialakult szituációval kapcsolatos kockázatot megfelelően értékelve helyes döntést hozhasson.

A fenti esetben ez a döntés nem sikerült és a pilóta a saját hibás döntésének áldozatává lett. Esete tanulság kell, hogy legyen, de esetét értékelve további biztonsági ajánlást a KSzB nem lát szükségesnek megfogalmazni.

Budapest, 2004. november „16”-n


Mészáros László
igazgató