

POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGI SZERVEZET

Budapest

1675 Pf.: 62

2002. augusztus "....."

REPÜLŐBALESET ZÁRÓJELENTÉSny.szám: **24/2002**

Üzembentartó: **Magyar Repülő Szövetség**

Tulajdonos: **magántulajdonban**

Gyártó: **Nova International GmbH**

Típus: **Nova Carbon**

Nemzetisége: **Magyar**

Lajstromjele: **BL156**

Eset helye: **Boda siklórepülő starthely**

Eset ideje: **2002. 02. 24. 15 óra 00 perc (helyi idő szerint)**

Eset kategóriája: **REPÜLŐBALESET**
Földközeli átesés

Összefoglaló áttekintés

Az esetről az MRSZ repülésbiztonsági megbízottja 2002. február 24.-én 08. 00 órakor értesítette a PoLéBiSz baleseti ügyeletesét. Az esetről értesülve az esetet közvetlen követően a PoLéBiSz igazgató kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB-t) jelölt ki az alábbi összetételben:

A KSzB vezetője: Mészáros László PoLéBiSz igazgató
A KSzB tagjai: dr. Ordódy Márton légiközlekedési baleset vizsgáló.

A KSzB a tényadatok begyűjtésével Kondricz Attilát, a Blue Sky Repülő Egyesület vezető pilótáját bízta meg és nyilatkozatot kért a repülő üzem vezetőjétől, a csőrlőkezelőtől és a balesetet szenvedett személytől.

A szakmai vizsgálat 2002. 04. 03.-én zárult le és megállapította, hogy a balesetet vezetési hibából eredő földközeli átesés okozta

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1. A repülés lefolyása

A Blue Sky Repülő Egyesület terepfelmérő repülést tartott a Boda község mellett fekvő füves legelőről. A balesetet szenvedett személy gyakorlórepülésre szállt fel, leoldás után iskolakört repült, az utolsó fordulóban az ernyőt túlfékezte és átesés közben, bepördülve ért földet.

1.2. Személyi sérülések

A pilóta lumbális 1-es hátgerinc-csigolyája kompressziót szenvedett és bal könyöke kificamodott.

1.3. A légi jármű rongálódása

A légi jármű nem sérült.

1.4. Egyéb kár

A baleset nem járt károkozással.

1.5. A személyzet adatai

A légi jármű vezetője 36 éves férfi, aki 26 repült órával, a Magyar Repülő Szövetség siklóernyős szakág "siklóernyő pilóta 1" minősítésével, a siklóernyős kiképzési utasítás szerinti "csőrölhető" jogosítással, valamint az FAI Para Pro 4 kiképzési fokozatával rendelkezett.

A pilóta az MRSZ siklóernyős szakág főpilótai utasítását követve a légiközlekedési törvény 52.§ (3) pontjának úgy tett eleget, hogy a házi orvostól a törvényben előírtak teljesüléséről igazolást szerzett, az igazolás alapján pedig az egyesület vezető pilótája a pilóta repülési naplójába "talajmenti siklások végzésre alkalmas 1 évig" bejegyzést tett.

1.6. A légi jármű adatai

Az ernyőt új állapotban, a pilóta Magyarországon vásárolta a Nova hivatalos magyarországi kereskedőjétől, 2001 augusztusában. Az ernyőt légi alkalmassági tanúsítvánnyal a Blue Sky Repülő Egyesület műszaki vezetője látta el és alkalmasnak nyilvánította 2002. 12. 31-ig.

1.7. Meteorológiai adatok

A repülés nappal, kb. 30 kilométeres látás és enyhe (kb. 2-3 m/s erősségű) szél mellett zajlott. Az időjárás a tervezett feladatra alkalmas volt.

1.8. Navigációs berendezések

A pilóta a szükséges berendezésekkel rendelkezett. E berendezések az eset szempontjából érdektelenek.

1.9. Összeköttetés

A légi jármű vezetője nem tartott rádió-kapcsolatot a rep.üzemi szolgálattal, az ebben az üzemelési módban nem is kötelező.

1.10. Repülőtéri adatok

Boda starthely (N46°05,5' E18°02,0') egy 950 méter hosszú, 80-200 méter széles füves legelő, déli irányba enyhe, 1:25 lejtéssel.

1.11. Légijármű adatrögzítők

Adatrögzítők megléte abban azn üzemelési módban nincs előírva. E berendezések megléte az eset szempontjából érdektelen.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok

Sem az ernyő, sem a beülő nem károsodott.

1.13. Az orvos és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Az 1.2. pontban vizsgált sérülésekből a teljes felépülés becsült ideje 3 hónap. A csigolya-kompresszió gerincvelő sérüléssel nem járt, ezért teljes felépülés várható, maradandó egészségkárosodással számolni nem kell.

1.14. Tűz

Tűz nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége

Az eset egy gyakori siklóernyős baleset tipikus végső fázissal, melynek során a baleset okozta személyi sérülés is tipikusnak mondható. Az életvesztés valószínűsége néhány százalékos. A földetérés egészségkárosító hatását csökkentette a beülőhöz beépített airbag protektor.

1.16. Próbák és kísérletek

Próbákra és kísérletekre a vizsgálat során nem került sor.

1.17. A szervezetek jellemzése

A rep.üzemet szervező és végrehajtó egyesület a repülés személyi, tárgyi és jogi feltételeivel rendelkezett.

1.18. Kiegészítő adatok

A KSzB a fent megadott adatokon kívül további, kiegészítő adatok közlését jelen zárójelentés keretében nem tartja szükségesnek.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A vizsgálat hagyományos, bevált módszerek szerint folyt.

2. ELEMZÉS

A feladat végrehajtásának időpontjában a pályairányú szél az időjárás viszonyokat csörléses felszállásra ideálissá tette. Az a nyilatkozat, miszerint a pilóta "erősen fékezett, mert a földhöz képest nagy volt a sebessége" a kezdő repülő tipikus hibája, mely nem fér össze a pilóta 1.5. pontban felsorolt minősítéseivel és gyakorlatával.

A felmérés céljából végzett repülésre a klubot a 45. Légügyi előírás VHU 5.2.7. pontja jogosítja, mely kimondja, hogy "a klub vezető pilótája, vagy megbízásából a klub más siklórepülője - a terület felmérése céljából - repülési engedéllyel még nem rendelkező területen repülést hajthat végre." A klub vezető pilóta a balesetet szenvedett személyt - a személy képzettségét tekintve - joggal bízta meg a feladat végrehajtásával. A pilóta nyilatkozata ezt a jogosságot megkérdőjelezi.

Külön vizsgálatot érdemel a balesetet szenvedett személy beszámolójának az a részlete, mely szerint ő a leoldás után erős leáramlásba került. Mivel a felmérésre kiválasztott rét a Mecsek lábánál fekszik, ezért felvetődik az az igény, hogy az egyesület a terület használatát a szélviszonyoktól függően a használó minősítéseire kösse.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A vizsgált baleset légi jármű vezetési hiba. Ha a siklóernyőző személy ismerte volna a sodródás fizikai és az érzékekre gyakorolt hatását, akkor ilyen hibát nem követ el.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Az "Ernyősök" és a "Madártoll" szaklapok hívják fel az oktatók figyelmét arra, hogy oktatóskor a "Következtetések" pontban megállapítottakat már alapfokon hangsúlyozni kell.

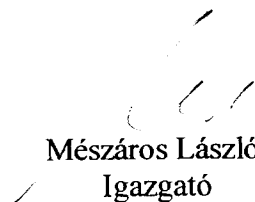
Az egyesület vezető pilótája mérje fel a terület környezetének a szélviszonyokra tett hatását és amennyiben szükséges, a terület dokumentációjának elkészítésekor kösse a használatot megfelelő feltételekhez.

Az egyesület vezető pilótája vizsgálja felül a balesetet szenvedett pilóta minősítését.

5. FÜGGELÉKEK

A KSzB nem tartja szükségesnek, hogy egyéb, e jelentés megértését szolgáló információt jelen dokumentumban közöljön.

PoLéBiSz
2002. augusztus ".7.9."


Mészáros László
Igazgató

Mellékletek:

1. melléklet: TÉNYADATOK (Blue Sky szerint)
2. melléklet: Helyszínvázlat
3. melléklet: A földterítés