

**Az eset összefoglalása:**

<b>Az esemény kategóriája:</b>	<b>ACCID (repülőbaleset)</b>
<b>A légi jármű gyártója :</b>	ismeretlen
<b>típusa:</b>	FRILX Frantic /nem azonosítható/
<b>felség- és lajstromjele:</b>	azonosító jel nélküli
<b>gyári száma:</b>	ismeretlen
<b>A légi jármű tulajdonosa:</b>	a balesetet szenvedett
<b>üzembentartója:</b>	nincs
<b>bérlője:</b>	nincs
<b>A baleset napja és időpontja (UTC):</b>	2002. július 14., 12 óra 40 perc
<b>helye:</b>	Nagyárpád siklóernyős starthely
<b>A baleset kapcsán súlyos sérültek száma:</b>	1 fő
<b>A légi jármű rongálódásának mértéke:</b>	a légi jármű nem rongálódott
<b>Lajstromozó állam:</b>	ismeretlen
<b>Lajstromozó hatóság:</b>	ismeretlen
<b>A gyártást felügyelő hatóság:</b>	nincs az üzemeltető részéről regisztrálva

**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 a Baranya megyei RK ügyeletes jelentette 2002.07.15-én 13:45-kor.

A PoLéBiSz ügyeletes a 2002/98 számú bejelentési számon regisztrálta, majd tájékoztatta a szervezet igazgatóját, aki átiratban értesítette a Polgári Légiközlekedési Hatóságot a balesetről.

A PoLéBiSz igazgatója a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot alakított, melynek:

<b>Elnöke:</b>	Janovics Ferenc
<b>Meghatalmazott képviselők:</b>	nem jelöltek
<b>Tanácsadók:</b>	igénybevételére nem volt szükség
<b>Külföldi szakértők:</b>	igénybevétele nem látszott szükségesnek
<b>Eseti szakértő:</b>	bevonásra nem került
<b>Tanácsadóként az: üzembentartó képviselője:</b>	részvételét nem kérték
<b>-tulajdonos képviselője:</b>	részvételét nem kérték
<b>-gyártó képviselője:</b>	részvételét nem kérték
<b>-javító képviselője:</b>	részvételét nem kérték
<b>-karbantartó képviselője:</b>	részvételét nem kérték

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet, illetve a repülőeseményt megelőzően a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt. A szakmai vizsgálatban részt vevő személy/ek/ az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

## 1. Ténybeli információk

### 1.1. A repülés lefolyása

A sérült férfi 2002. július 14-én délután 14-15 óra tájban érkezett Pécs-Nagyárpád ejtőernyős gyakorló helyre, azzal a céllal, hogy korábban vásárolt sikló ernyőjével gyakorló siklásokat végezzen. Társaságában volt tanuló társa aki egyben a sérült rokona is. Mindketten a siklóernyő földről való felemelését gyakorolták. A sérült többszöri sikeres próba után úgy döntött, hogy a domb aljáig fog lesiklani.

Az elindulást követően azonban, amikor egy szélbefúvást követően váratlanul 10 méter fölé emelkedett, elvesztette az uralmát a siklóernyő irányítása felett. Ekkor a rosszul alkalmazott manőver hatására a siklóernyő megfordult és hátszélben a starthelynek alkalmazott dombnak ütközött.

A földhöz csapódást követően megvárta amíg kérésére társa segítséget hozott. A kiérkező mentő a pécsi Honvédkórházba szállította a sérültet, ahonnan az Idegsebészeti Klinikára lett szállítva.

Meghallgatásakor elmondta, hogy a Nagyárpádi helyszínen már a kiképzés idején is többször megfordult, véleménye szerint ez a helyszín siklóernyőzésre engedélyezett terület.

Ennek ellentmondott kiképzője véleménye, aki elmondta, hogy a nevesített területen csak oktató felügyelete mellett javasolt a siklóernyőzés. A sérült úgy tudta, hogy megszerzett vizsgafokozata visszavonásig érvényes. Siklóernyőjét műszakilag alkalmasnak tudta, a vizsgájának megfelelőnek tartotta. Ezért döntött úgy, hogy a tervezett gyakorló repülésnek nincs elvi akadálya. A sérült nem emlékezett vizsgafokozatával együtt járó korlátozásokra. Gyakorlatlanságát figyelembe véve nem ismerhette a terület turbulens áramlási viszonyait.

Az uralkodó helyi légköri viszonyok miatt kialakult helyzetben pánikba esett. A bekövetkezett turbulens emelést és a szélirány változását nem ismerte fel, azt rosszul reagálta le, aminek következtében a kupola megfordult és nekivezette az ugrót az indulásként használt dombnak.

### 1.2. Személyi sérülése

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
<b>Halálos</b>	0	0	0
<b>Súlyos</b>	1	0	0
<b>Kisebb/semmilyen</b>	0	0	0

### 1.3. A légi jármű rongálódása

Az eseményben érintett légi járműben, az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett

#### 1.4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a kivizsgáló szakbizottságnak nem hoztak tudomására

#### 1.5. A személyzet adatai:

##### A légi jármű parancsnoka: Repülési Napló szerint

Kora, neme:	26 éves férfi
Szakszolgálati engedélye:	nem szakszolgálatra kötelezett tevékenység
Szakmai képzése:	„Siklóernyős növendék I.”
Egészségügyi képzése:	repülő orvosi érvényessége lejárt
Képzései:	nincsenek
Jogosításai:.”	Pilóta képzettségű siklóernyőssel együtt nem turbolens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket végezhet. 2000.10.23.” A jogosítás azonban 2001. 10. hónapban megújítás hiányában érvényét veszítette.
Repült felszállások száma:	naplójában mindössze 18 perc van vezetve.
Összesen:	dátum nélkül kilenc felszállás
Utolsó 12 hónapban:	nincs dátumozva, ezért nem követhető
Utolsó harminc napban:	nincs dátumozva, ezért nem követhető.
Az érintett típuson:	ezek voltak az első repülései

#### 1.6. A légi jármű adatai

##### A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

A FREEX FRANTIC típusú siklóernyő típusalkalmasságát a vizsgáló megállapítani nem tudta, mert a sérült a vizsgálatot megelőzően eladta a légi járművet. MEGHALLGATÁSI JEGYZŐKÖNYV szerint: a légi járművet a növendéktársa „valahol Budapesten” vásárolta általa ismeretlen személytől. A sérült elmondása szerint a légi jármű karbantartott, repülésre alkalmas volt, azonban műszaki alkalmasságot igazoló lapot bemutatni nem tudta, ill. a légi jármű regisztrálása az üzemeltető részéről nem történt meg.

A légi jármű adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, az ernyő a vizsgálat idején már nem is volt a sérült birtokában ezért ezeket nem lehetett áttekinteni.

#### 1.7. Meteorológiai adatok

A Pécsi Rendőrkapitányság jegyzőkönyve alapján 2002. július 14-én száraz meleg /35 C°/ szeles idő volt. Az időjárás helyben történő értékelésére csak tapasztalt oktató képes, hiszen objektív mérésekre nincs lehetőség.

A fényképek értékeléséből az látszik, hogy a terület több irányban dombos és sok a bokor.

Az elmondások szerint a repülés idején rendszertelen időleges szélbefújások voltak. Ezek miatt, és a déli termikus áramlások miatt csak „pilóta” minősítésű siklóernyős jelenlétében repülhetett volna növendék.

#### 1.8. Navigációs berendezések.

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

### **1.9. Összeköttetés.**

A kommunikációs berendezések siklóajtóernyős üzemnél nincsenek előírva, ezért vizsgálatuk nem szükséges.

### **1.10. Repülőtéri adatok**

Az esetben érintett ideiglenes starthelynek érvényes működési engedélye nem volt. A helyszínen készült fényképek alapján megállapítható, hogy a repülési terület két egymással szemben fekvő domboldal, ezért már kis szélben is a terep turbulenciát kelt. A sérült oktatójának elmondása szerint ezen a területen növendékek képzése az adott szélviszonyok miatt nem javasolt.

### **1.11. Légijármű adatrögzítők.**

A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra és feladathoz nincs is előírva.

### **1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.**

Az eset szempontjából lényegtelenek

### **1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai**

A növendék orvosi alkalmassága lejárt. E ténynek a baleset bekövetkezte szempontjából nincs jelentősége.

A PTK-ÁOK Neurológiai Klinikai Tömb Idegsebészeti Klinika által kiadott „Zárójelentés” szerint:

Fractura vertebrae L II compressios törést szenvedett, amelynél az elülső oszlop beroppant, a középső oszlop is károsodott és a gerinccsatorna kb. 50%-al szűkült.

### **1.14. Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

### **1.15. A túlélés lehetősége**

Az eset során életveszély nem alakult ki.

A mentőegységek értesítése 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 balesetet szenvedett tagsági viszonya megújítás hiányában lejárt. Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

### **1.18. Kiegészítő adatok**

A kivizsgáló szakbizottság a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

### **1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

## **2. Elemzés**

A bemutatott okmányok alapján megállapítható, hogy a sérült:

-2000. szeptember 10-én vizsgázott Siklóernyős Növendék szinten.

-2002. március hónapig nem repült. Mindenféle ismeret felújítás nélkül úgy döntött, hogy az eddigi tapasztalata alapján egy hozzá hasonló képzettségű siklóernyős társaságában gyakorolni fog.

-2002. április hónapban vásárolt egy eddig még nem használt típusú siklóernyőt  
-Képesítésétől eltérően pilóta képzettségű siklóernyőssel együtt, turbulens időben, hasonlóan tapasztalatlan siklóernyős társával gyakorló repüléseket végzett.

-Hiányos képzettségéből adódóan termikes, turbulens időjárási áramlásokban repült, amelyben elvesztette uralmát az ernyő irányítása felett. Úgy értékelhető, hogy a kialakult helyzetben pánikba esett.


## **3. Következtetések**

A sérült az utóbbi két évben elvesztette képesítésének elemeit, orvosi érvényességét, repülő ismereteit. Mindenféle elméleti - gyakorlati felkészülés nélkül úgy kezdett el újra siklóernyőzni, hogy nem volt tisztában sem saját, sem az alkalmazott repülőtechnika képességével.

Meteorológiai alapismeretek hiányában a kialakult helyzet megoldását nem ismerte, ezért pánikba esett. A bekövetkezett baleset a fentiek ismeretében szinte törvényszerűnek látszik.

#### 4. Biztonsági ajánlások

- a PoLéBiSz honlapján a történést tanulságként kell megjeleníteni.
- a PLH sajtószóvivője útján megfelelő keretben propagálni kell az egyre népszerűbb siklóernyőzés szervezeti formában történő művelés előnyeit.
- az MRSZ szakága nyomtatott formában hívja fel tagsága figyelmét az eset tanulságaira és törekedjen arra hogy szervezet tagjai hívják fel a figyelmet környezetükben a partizán akciók veszélyeire.
- a siklóajtóernyősök orvosi vizsgálata nem szabályozott, ezért nagy kérdés, szükség van-e ebben a szakágban előírt repülő orvosi igazolásra?
- nincs megnyugtatóan tisztázva a „Nem Nyilvános Fel-és Leszállóhely Üzemeltetési Engedély” kérdésköre sem. Szükségesnek látszik a Sikló ernyős szakág és a PLH egyeztető tárgyalása ebben a kérdéskörben.

Budapest, 2003. február „”

  
Mészáros László

igazgató