

Az eset összefoglalása

| | |
|--|--|
| Az esemény kategóriája: | ACCID /repülőbaleset/ |
| A légi jármű gyártója: | Paratec |
| típusa: | QUADRA-170 |
| felség- és lajstromjele: | nincs |
| gyári száma: | 1700025 |
| A légi jármű tulajdonosa: | SPEADWAY BLVO. DELANO |
| üzembentartója: | ismeretlen |
| bérlője: | nincs |
| A baleset napja és időpontja (UTC): | 2002, augusztus 04. 16 óra 37 perc |
| helye: | Fertőszentmiklós repülőtér |
| A baleset kapcsán súlyos sérültek száma: | 1 fő |
| A légi jármű rongálódásának mértéke: | a légi jármű nem sérült |
| Lajstromozó állam: | nincs lajstromozva |
| Lajstromozó hatóság: | nincs megjelenítve |
| A gyártást felügyelő hatóság: | nem ismert |
| A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: | Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, (továbbiakban POLÉBISZ) |

Az eset összefoglaló áttekintése:

A fenti időben és helyen nemzetközi ugrótábort tervezett egy Budapesten bejelentett ejtőernyős szakosztály. A táborba jelentkezett ugrók közül egy német állampolgárságú személy a gyártó tulajdonában lévő V-TEC-170 típusú ejtőernyővel hajtotta végre ugrásait. Ezt a kupolát a táborban résztvevők részére próbaugrásra ajánlotta. A magyar állampolgárságú sérült próbaugrásra hivatkozva kölcsönkérte a főernyő kupolát. A sérült a számára ismeretlen kupolával földetérési manőver következtében nagy sebességgel ért földet. A helytelenül megválasztott magasságból, sebességgel történő földetérésnél az ugró mindkét lábát eltörte.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2002.08.04.16.40.órákor Sopron Közlekedésrendészeti osztálya jelentette. A POLÉBISZ ügyeletese 2002. augusztus 04-én 16 óra 42 perckor jelentette a POLÉBISZ igazgatójának aki tájékoztatta a *Polgári Légiközlekedési Hatóság* ügyeletét

A POLÉBISZ igazgatója a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot alakított és küldött ki, melynek:

Elnöke: Janovics Ferenc

meghatalmazott képviselők:

nem jelöltek ilyet

tanácsadók

igénybevétele nem volt szükséges

üzemben tartó képviselője:

részvételét nem kérték

tulajdonos képviselője:

részvételét nem kérték

A szakmai bizottság tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel, szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak illetve a jövőben nem járhatnak el.

A szakmai bizottság az eljárása során:

-a szakmai vizsgálat céljainak ésszerű határidőn belül történő elérése érdekében az általa szükségesnek tartott vizsgálatokat elvégezte, az intézkedéseket megtette:

-szabadon megvizsgálta a légiközlekedési baleset / repülőesemény helyszínét,

-az érdemi információval rendelkező személyeket meghallgatta, rendelkezésére bocsátottak minden lényeges információt és feljegyzést, amely a légi jármű tulajdonosának, üzemben tartójának, gyártójának, a repülőtér üzemben tartójának, légiforgalmi szolgálatnak vagy a légiközlekedési hatóságnak a birtokában volt.

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

Előkészítés: Az ejtőernyős ugró a kupolát próbaugrási szándékkal kérte el. A tulajdonos képviselőjét az ugrás szervezője úgy tájékoztatta, hogy a próbaugrást tervező gyakorlott ejtőernyős, ezért a légi jármű használata nem okoz különösebb problémát.

A repülést, illetve a leszállást senki nem látta. Az ugrás szervezője nem követte az ugrók leszállását.

Az ugró sérülése: Az ejtőernyős a leszálláshoz fordulót kezdett, hogy a leszálláshoz legyen sebessége. Az így megszerzett sebességet kifejezve tervezte a leszállás végrehajtását. Az ugrásszervező naplójából feltűnő módon hiányoznak az eset időpontjára vonatkozó 15.00 és a 16.00 óra közötti széladatok.

Az ejtőernyő kupola a forduló következtében akkora magasságot veszített, hogy a forduló befejezése előtt az ugró földhöz csapódott.

A süllyedési és a vízszintes sebesség olyan mértékű volt, hogy az ugró nem tudta lábával sem felfogni, sem elvezetni az ütközés erejét.

A földetérésnél az ütdés hatására az ugrónak mindkét lába eltört.

1.2. Személyi sérülések

| Sérülések | Személyzet | Utások | Egyéb személyek |
|-------------------------|------------|--------|-----------------|
| Halálos | - | - | - |
| Súlyos | - | - | 1 |
| Kisebb/semmilyen | - | - | - |

1.3. A légi jármű rongálódás Az eseményben érintett légi járműben, az eset kapcsán, anyagi kár nem keletkezett.

Egyéb kár

Egyéb kárt a, a vizsgálat befejezéséig a KSzB-nek nem hoztak tudomására.

1.5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme: 34 éves férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

Szakmai megbízása: 2002. 03. 27-én lejárt
 Egészségügyi: 2003. 04. 05-ig érvényes
 Képesítése: ejtőernyős segédoktató
 Jogosításai: FAI (magyar) „D” nyt.sz.94/24/GY
 Repült ideje/ugrások száma: nincs adat
 Utolsó 12 hónapban: nincs adat
 Az érintett típuson első ugrása

1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége: nem ismert

| Adatok | Fő ernyő | Tartalék ernyő | Tok-heveder |
|-------------|-----------------|-----------------|-------------|
| Gyártmány | MODEL V-TEC | PD-160 R | francia |
| Típusa | QUADRA-170 | RESERVE | JAVELIN |
| Gyári szám | 170 00 25 | PR 160-019914 | 17421 |
| Gyártási év | 1999 szeptember | 1999 szeptember | 1999 |

A légi jármű légi alkalmasságára vonatkozó előírások nem ismertek. A baleset szempontjából lényeges kérdések maradtak megválaszolatlanok.

Ezek:

- ilyen súlyú ugróra volt méretezve a kupola?
- z adott súlyhoz milyen leszállási paramétereket ajánlott a gyártó?
- annak-e a fékek használatára előírások, esetleg ajánlások?

1.7. Meteorológiai adatok

a) Az ugrásszervezési naplóban az ugrás napján:

15.00-órákor 160 fokról 3-4 m/sec a szél, felhőzet nincs

16.00-órákor nincs adat / ebben az időben történik a baleset /

17.00-kor 160 fokról 4-5 m/sec a szél, felhőzet nincs

Az időjárási körülmények a baleset előtti és utáni értékei jónak értékelhetők, így nem jeleníthető meg, mint a baleset kiváltó oka.

b) A természetes fényviszonyok a légiközlekedési baleset, repülőesemény időpontjában kimondottan ideálisnak mondhatóak. Ez a megállapítás „Tanuló Ejtőernyős” első ugrása esetében is fennállt.

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 repülőtérnek érvényes működési engedélye volt. A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

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.

Roncs nem keletkezett.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légijármű személyzete a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassággal rendelkezett. A személyzet repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

A baleset során megsérült ejtőernyőst az OMSZ az illetékes Megyei Kórházba szállította. Az előzetes orvosi vélemény alapján az ugró 8 napon túl gyógyuló súlyos sérülést szenvedett.

Zárójelentést az esetet vizsgáló rendőrhatalóság nem bocsátott a KSzB rendelkezésére.

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 légi járműre vonatkozóan:

A főejtőernyő tulajdonosa a gyártó. Tisztázatlan maradt az a kérdés, hogy ez esetben mi volt az ejtőernyő használatára vonatkozó jogállás?

- kísérleti, nyúzópróba alatt állt?

-használatra volt kiadva a gyár egyszemélyi képviselőjének?

-a képviselő milyen feltételekkel, kinek adhatta át próbaugrásra a kísérleti jogállású (nem a tulajdonát képező) ejtőernyőt?

A főejtőernyőnek nincs törzskönyve, így ellenőrzéskor nem volt követhető:

-ellenőrzési határidők

-összesen végrehajtott ugrásszám

-súlyhatárok,

-gyártó (javító) által javasolt korlátozások

A helyszíni szemlét követően az esetet vizsgáló rendőrhatóság a főernyő kupolát a képviselőnek visszaadta, aki a kupolát azonnal kivitte az országból.

A tartalék ejtőernyőre vonatkozóan:

A tartalék ejtőernyő a tokkal együtt a sérült tulajdona. Ehhez csatolta a kölcsönkért kupolát. A sérülést követően a helyszínen maradók egyike (ismeretlen) kinyitotta a tartalék ejtőernyő tokját, ezzel megsemmisítette a mentőeszköz érvényességének bizonyítékait (plomba, felirat, aláírás). A balesetben a tartalék ejtőernyőnek nem volt szerepe, ezért nem volt logikus a tartalék ejtőernyő tokjának kibontása. Feltételezhető, hogy a hajtogatásra vonatkozó adatok megsemmisítése volt a cél, amelyet a tartalék ejtőernyő kinyitásával az ismeretlen elkövetett.

Az ugrás szervezésére vonatkozóan:

Az ejtőernyős ugrásszervezési okmányok hiányoztak. Ennek hiányában ejtőernyős ugrás az érvényben lévő 39. Légügyi Előírás (továbbiakban LE) szerint nem végezhető.

Az ugrásvezető regisztrációt vezetett, ezzel helyettesítette az előírt okmányt.

Sajátságosan volt értelmezve a LE idevonatkozó 7.4.1.2. pontja, mely szerint, az ugrásvezető köteles:

-a, az ugrásokat előírászerűen előkészíteni és levezetni.

A helyszíni szemlén a KSzB-nek az a véleménye alakult ki, hogy az ejtőernyős üzem kicsúszott a vezető kezéből, amit a KSzB az alábbiakban észrevételezett:

a/ az ugrásvezető nem követte az eseményeket

b/ nem volt ejtőernyős tervtábla vezetve, ezért az ugrott akinek éppen be volt fizetve az ugrás. Arra a kérdésre, hogy melyik felszállásból ki ugrott, az ugrásvezető nem tudott egyértelmű választ adni.

c/ nem volt a felszerelés ellenőrizve, így mindenki szabad ejtőernyő választással élhetett.

d/ a szállító légijárművön nem volt kijelölt, ugrató parancsnoki szolgálat.
A LE 7.2.3.1 pont szerint, az ugrató parancsnok köteles:

(c) „az ugrókat a gépbeszállástól figyelemmel kíséreni és bármi, az ugrás biztonságát veszélyeztető cselekmény, magatartás, vagy erre utaló jel esetén az ugrásvezető további intézkedéséig az ugrást részlegesen, vagy teljesen megszakítani.”

A baleset napján a szállító légijármű vezetője volt az ugrató parancsnoki feladattal megbízva. Az ugrásvezető a LE (vhu 92.) szerint ilyen megbízást nem adhat.

A kivizsgálást végrehajtó rendőrhatalóság jellemzése:

A hivatalos vizsgálat indításakor nem értesítették a POLÉBISZ-t. A vizsgált légijármű helyett egy leválasztott „érdektelen” kupola került a vizsgáló rendőrhatalósághoz. A később előkerült tartalék ejtőernyő (tokkal-hevederzettel) nyitott állapotban került elő, iratok nélkül. A fentiek csak később, a POLÉBISZ munkatársainak kérésére kerültek elő.

A soproni Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya FAX-ban küldte meg a POLÉBISZ-nek a 48/41/2002 számú Határozatát, amelyben tájékoztatta a szervezetet az eljárás megszüntetéséről. A Határozatban a rendőrhatalóság hivatkozik a POLÉBISZ-el történt együttműködésre, amely nem fedi a valóságot.

A POLÉBISZ elhatárolja magát a Határozatban foglaltaktól. Szakmai kérdésekről a rendőrhatalóság nem kérte ki a POLÉBISZ véleményét amely a szakmai kérdésekre koncentrált.

A Polgári Légügyi Hatalóság jellemzése:

A helyszíni szemlén a Polgári Légügyi Hatalóság (PLH) ejtőernyős szakembere is jelen volt. A helyszínen kellett volna, észrevételeznie, hogy az ejtőernyős ugróüzem nem az előírások, szakmai szabályozók szerint történt.

- az ugrásszervezés okmányai teljesen hiányoztak
 - az ugráson nem volt kijelölve az ugrásszolgálat
 - az ugrás folyamata irányítás nélkül történt
 - a helyszíni szemlén az ugrás vezetője okiratot hamisított meg
- Az ismeretek birtokában az ugrás további végrehajtását nem függesztette fel.

1.18. Kiegészítő adatok

A KSzB 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 KSzB a rendelkezésére álló dokumentumok alapján arra a következtetésre jutott, hogy a baleset alapvető oka az volt, hogy az ugró, számára ismeretlen tulajdonságú főejtőernyővel ugrott. A sérült levélben megkereste a KSzB-t és személyes meghallgatást kezdeményezett. A személyes találkozó témakörei voltak:

1. Ezzel a típussal már egy évvel korábban ugrott, azt követően többször is. Ezt az állítását sem ugrókönyve, sem az ejtőernyő típusvizsga bejegyzése nem támasztotta alá.

2. Az üzemeltető által kiadott FAI minősítése jogosultságokat biztosított az ugrásra. Az FAI 2001. évben módosította a szintek követelményeit. Az eltelt időben az üzemeltető nem adott ki az átmeneti időszakokra állásfoglalást. A sérülés idején az 1996. évben kiadott FAI szint már nem volt érvényes, azonban rajta kívül álló okok miatt az új minősítéssel még nem rendelkezett.

3. Érvényes Bemutatói engedélyére hivatkozott. Az engedély kiadási ideje, és az engedélyben lévő ejtőernyő típusvizsga dátuma nem egyezett meg. A KSzB ezt a hivatkozást sem tudta elfogadni.

Az ugró elismerte, a földetérési manővert rosszul építette fel, ez vezetett sérüléshez. Hibáztatni ő személy szerint senkit nem kíván, a sérülésért saját magát tartja felelősnek.

Másodlagos okok, amelyek figyelembevételével a baleset megelőzhető lett volna, a LE ejtőernyős ugrásokra vonatkozó utasításainak következetes betartása.

3. Következtetések

Az ejtőernyős üzemet az emberi mulasztások teszik veszélyessé. A bekövetkező problémák lereagálása nagyon sok tényezősek. A rutintalanság a reakció időt lerövidítik a tanácstalanság 90%-ban elkerülhetetlen balesethez vezet. Az ejtőernyős ugrások regisztrálásának elmulasztása adminisztrációs hibának látszik, azonban a valós állítások (utólag) nem igazolhatók.

A szakmai szabályozók megkerülése csak látszólag segítik az ejtőernyős üzemek rugalmas végrehajtását.

A demokráciát sajátosságosan értelmezi az üzemeltetők egy része. A Polgári Légügyi Hatóságnak nincs ideje, energiája arra, hogy minden rendezvény alapvető biztosítottságát ellenőrizze.

Az üzemeltetők ezt úgy reagálják le, hogy mindent szabad, egyesek sajátosságosan úgy csinálják ahogy legjobbnak gondolják. Ez különösen a Nemzetközi megítélés szempontjából veszélyes, mert az a kép alakulhat ki, hogy Magyarországon nincsenek szabályozók, az itt tervezett ugrásokon mindent szabad.

4. Biztonsági ajánlások

1. Az ejtőernyős üzemeken az érvényben lévő szabályozók betartására fel kell hívni az ugrásokat szervezők figyelmét. Annak rendszeres ellenőrzése azonban az arra jogosultak részéről elkerülhetetlennek látszik.

2. A légiközlekedési balesetek folyamányaként kiderült joghézagok, szabályozatlan „fehér foltok” tisztázása folyamatos feladat. A felmerült kérdések szakmai egyeztetése, és azok rövid úton való bevezetése a szezon indulása előtt kívánatos.

3. Az ajánlásoknál a KSzB elsősorban a Nemzetközi Ejtőernyős Szövetség előírásait javasolja figyelembe venni.

Budapest, 2003. március „20”



Mészáros László
igazgató