

Magyar Repülő Szövetség
→ Biztonsági Szervezet
Levélcím: 2042 Budaörs 2, Pf. 8.
Tel/Fax: 249-9834, Tel: 248-1907
Email: mrszbisz@aeroclub.hu



Iktatószám: 2003/MB/089

Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet

Mészáros László igazgató

Tárgy: 181/2002 számon nyilvántartott Zárójelentés

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2003 FEBR 11

Ügyiratszám: 434 / 2003

Ügyintéző: Nagy Sándor

László Mészáros
2003 FEBR 28.

Tisztelt Mészáros úr!

Ezúton megküldjük, az PoLéBiSz-nél 181/2002 számon nyilvántartott, Bátaapáti, 2002.10.27.-én, a **BL-200** azonosítójelű, **Oktane L** típusú siklóernyővel történt légiközlekedési baleset zárójelentését.

Budapest, 2003.02.04.

Tisztelettel:

.....
Spang Ferenc
Repülésbiztonsági főmunkatárs



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

181/2002 sorszámú

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Bátaapáti

2002. október 27.

**BL-200: azonosító jelű
Oktane L.: típusú siklóernyő**

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülésemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megítélése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítás.

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	181/2002
MRSZ-BISZ eseményszám:	49/2002
Üzembentartó:	Saját üzemeltetésű
Tulajdonos:	Sümeghy Gyula
Gyártó:	Ozone
Típus:	Oktane L.
Azonosító jele:	BL-200
Gyári száma:	OL-B 37 OR #W
Az eset helye:	Bátaapáti „É”
Eset ideje:	2002.10.27. 15 óra 00 perc
Eset kategóriája	baleset

ÁTTEKINTÉS

A sérült siklóernyőjének jobb oldala, gyakorló felszállás közben, közvetlenül az emelkedés után becsukódott, melynek következtében a pilóta nagy sebességgel a földnek csapódott. Bal láb és jobb váll törést szenvedett.

A pilóta társai mentőt hívtak és értesítették a klubjuk szakmai vezetőjét. Ő 16 óra 10 perckor jelentette az eseményt az MRSZ-BISZ ügyeletesének.

A PoLéBiSz igazgatója az esemény szakmai vizsgálatával az MRSZ-BISZ-t bízta meg.

A MRSZ-BISZ vezetője, Oross János eseményvizsgálót jelölte ki a vizsgálat lefolytatására.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2003. január 09.

A sérült pilóta erős és turbulens szélben kísérelte meg a felszállást. Közvetlenül az emelkedés után a siklóernyő kis mértékű rendellenességét, valószínűleg túlzott intenzitással kívánta korigálni, melynek következtében nagy sebességgel a földnek ütközött és megsérült.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 .A repülés lefolyása: A sérült és három társa a Szekszárdi dombságon Bátaapáti és Palatinca helységek között, egy általuk alkalmasnak tartott területen siklóernyős gyakorló repülést terveztek. A helyszínen túlzottan erősnek ítélték meg a szelet, ezért csak a siklóernyő felhúzását és földi ernyőkezelést gyakorolták a kiválasztott domb aljában. Később a csoport leggyakorlottabb pilótája – a későbbi sérült – felment a domb oldalára, hogy megállapítsa, alkalmas-e az időjárás a repülésre. Amikor felhúzta az ernyőjét a szél elemelte, majd kb. 10 m magasságban a siklóernyő, jobboldala becsukódott. A pilóta sikertelenül próbálta ismét teljesen feltölteni az ernyőt, nagy süllyedési sebességgel a földnek ütközött és súlyosan megsérült.

1.2.Személyi sérülések: Bal sarokcsont és jobb felkarcsont (váll) törés.

1.3.A légi jármű rongálódás. A siklóernyő nem sérült.

1.4.Egyéb kár: Nem keletkezett.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A siklóernyős adatai:

Szakszolgálati engedélye:	nincs
Kora, neme:	26 éves férfi
Képesítése:	P 2
Jogosítása:	csörölhető
Szakmai érvényessége:	visszavonásig
Eü. érvényessége:	nincs orvosi kötelezettség
Összes repült ideje:	kb. 200 óra
Típuson repült ideje:	kb. 20 óra
Utolsó hónapban repült ideje:	8 óra
Utolsó napon repült ideje:	első felszállás

1.6. Siklóernyő adatai:

Típusa:	Ozone Oktane L
Gyári száma:	Serial OL-B 37 OR#W
Azonosító jele:	BL 200
Gyártó ország:	Francia
Gyártó vállalat:	Ozone
Gyártási év:	ismeretlen (viszonylag új állapotban 2001-ben vásárolt)

Alkalmassági biz. száma:	DHV-2 Cert., MZL GS-01-770-00	
Érvényessége:	2002 december 31.	
Összes repült idő a vásárlás óta:	24 óra	
Üres tömege:	6,6kg	
Megengedett terhelés min:	95 kg	max: 115 kg tényleges: 105 kg

1.7. Meteorológiai adatok: szél 180°-210°-ról, 10-12 m/s

1.8. Navigációs berendezések: nem volt helyi repüléshez nem használnak.

1.9. Összeköttetés: Rádió összeköttetés nem volt, nincs is előírva.

1.10. Felszállóhely adatok: Palatinca „D” 1 km

1.11. Légijármű adatrögzítők: A típusra nincs rendszeresítve.

1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok: A légijármű nem roncsolódott.

1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai: A sérült pilótát kórházba szállították és többször megoperálták. Igazságügyi orvosszakértői vizsgálatra nem volt szükség.

1.14. Tűz: Nem keletkezett.

1.15. A túlélés lehetősége: Jelen eseménynél emberi életre veszélyes helyzet nem alakult ki, azonban hasonló szituációban lehetséges annak létrejötte.

1.16. Próbák és kísérletek: Próbákra és kísérletekre nem volt szükség.

1.17. Szervezetek jellemzése: A repülés az MRSZ üzemeltetésében lévő Blue Sky SE szervezésében történt.

1.18. Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Hagyományos, bevált módszerekkel történt a kivizsgálás.

2. Elemzés

Az erős szél miatt a csoport helyesen döntött úgy, hogy csak a talajon végez ernyőkezelési gyakorlatokat. Az is helyes volt, hogy amikor úgy ítélték meg, hogy esetleg a szél csökkenése lehetővé teszi a repülést, a leggyakorlottabb pilóta ment fel a dombra, megítélni a lehetőséget. Azonban az helytelen volt, hogy segítő nélkül ment fel, ebben a kérdéses helyzetben a dombra. Így fordulhatott elő az, hogy az akaratától függetlenül emelte fel az ernyő és került az ismertetett kényszerhelyzetbe.

3. Következtetések

A pilóta helytelenül ítélte meg a meteorológiai helyzetet.

Amennyiben segítővel megy a starthelyre, valószínűleg nem történt volna meg az akaratlan emelkedés

Az ernyő rendellenes állapotának megszüntetésére tett kísérlete, valószínűleg túlzott intenzitású volt, azonban ezt a rendelkezésére álló kis magasság és a rövid idő miatt, valóban nehéz pontosan megítélni.

4. Biztonsági ajánlások

Tudatosítani kell a pilótákkal a meteorológiai helyzet pontos megítélésének fontosságát a repülés elhatározásakor, és annak során, neki kell helyesen dönteni.

Kérdéses helyzetben a pilótának mindent meg kell tenni a biztonság érdekében, pl. ebben a helyzetben segítő igénybevétele.

Fontos az ernyőkezelést minden használt típus és minden időjárási körülmény figyelembevételével készség szinten tartani. Jelen esetben egy gyakorlott pilóta nem a saját, de általa ismert siklóernyővel szenvedett balesetet.

P 2-ként nem mérte fel az időjárási körülményeket, ezért a P 2 jogosítást a vezetőpilótája függessze fel és vizsgáltsassa újra.

5. Függelék

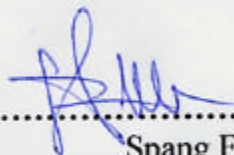
Mellékelve: 1 sz melléklet /1 lap A sérült pilóta nyilatkozata

2 sz melléklet /1 lap A Blue Sky SE vezető pilótájának nyilatkozata

3 sz melléklet /1 lap A balesetnél a helyszínen lévő pilótatárs nyilatkozata

4 sz melléklet /1 lap Helyszínvázlat

Budapest, 2003 február 04.



.....
Spang Ferenc

MRSZ Repülésbiztonsági főmunkatárs

Siklóberényes

Nyilvántartási szám:

MRh. Btk.: 49. /2002

Oldalszám:

5.

AZ ESET LEÍRÁSA

2002. 10. 27-én a Békéscsaba melletti domborzati földközeli ciklárisz gyakorlatokat követően voltam végeznem, azonban az erős szél miatt kb. 10 m/s) csak tájközeli engedélyzési gyakorlatokat végeztem. Ezen gyakorlatok során egy erős széllel a talajról elemelt kb. 10 m magasságba, ahol a légkör ~~szél~~ oldalán kismértékben turbulált, de valószínűleg túlzottan ~~szél~~ mert az az oldal áteshetett az ~~szél~~ oldalra, mert az az erős és nagyon gyorsan pörögve, lábra érkezve csapottam be. A becsapódás után térdaim magabiztosan meglétek, valamint lábam, és lábam a vesztő pólóval lezuhant az MRH tálcák üggyelétől. A tálcákban receptő anyagok tartózkodtak, egy OZONÉ OCTANE U (76200) típusú szilikonos szett, amit a szándék a károsító idejére lényegelt.

Aláírás: LETAKARVA



Nyilvántartási szám:

MSZ BSc.

49/2002.

Oldalszám:

2

NYILATKOZAT

Hely, időpont: év hó nap

Név: ... **LETAKARVA**

Lakcím:

Szakmai felügyelet (klub): ... **Blue Sky SE**Szakismerete: ... **Siklórepés oktató**FAI vizsgafokozata: A B C D E F GAz esetben érintett személyekkel kapcsolatos viszonya: nincs **klub vezetője**Kára nincs van

A nyilatkozó az alábbi nyilatkozatot teszi:

Az 2002. 10. 17. -én történt siklórepés baleset

pilótája **LETAKARVA** /1976.06.22/ Hrsz. 3744

1997-ben aktív pilóta, siklórepés pilóta II.

jogosítványt 1998-ban szerezte. (szülőterületi gyakorlati

ingóság van. Rendkívül nagy tapasztalat, a baleset

időpontjában a megperesített, jogszabályi követelményes

területen. A balesetben valóban helyben történt

nem követelt legyártott DZONE OCTANE 2,

azonosítója B1-200, az MSZ nyilvántartás rendszerében

is volt jelenleg, feltehetőleg más néven lett.

LETAKARVA

Blue Sky SE

vet. pilóta



Nyilvántartási szám:

MR6 B1Sz
49/2002.

Oldalszám:

3.

NYILATKOZAT

Hely, időpont: Porbeltince, 2002. év október hó 27 napNév: LETAKARVA

Lakcím:

Szakmai felügyelet (klub): Blue Sky SESzakismerete: BFAI vizsgafokozata: A B C D E F G Az esetben érintett személyekkel kapcsolatos viszonya: nincs szemtanuKára nincs van

A nyilatkozó az alábbi nyilatkozatot teszi:

A fent nevezett helynemen és időpontban gyakorló repüléseket szeretnénk volna végezni, de mivel a név erős volt, ezért csak a domb aljában gyakoroltuk az emyőfelküzist. Kb. fél óra elteltével Péter felment a domb közepére, hogy megnézze gyegekült-e a név. Miután szemmelkedett folyamatosan nőtt a magassága és a felszállási irányához képest balra sodródott. Röviddel ezután a jobb szárnyvég kb. 10%-a becsukódott amire erős pumpálással (jobb oldali fekkal) ragált. Ettől az emyő jobb oldala átesett és a bal oldal elindult előre felé. Ezt az oldalt is megfékezte, így már a bal oldal is átesett és zuhanni kezdett. Valószínűleg a jobb oldali feket felengedt, ezáltal az emyő erős bal fordulóba kezdett, és röviddel ezután a földet ért.

LETAKARVA

