

Uimont
2005. 09. 29.

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

205/2002/ baleset

**Óbuda 2002. 12. 08. 11. 15.
AILES De K Crystal siklóernyő**

A szakmai vizsgálat célja 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:

A pilóta „B” vizsgával egy DHV2 kategóriás siklóernyővel gyakorló repülést hajtott végre Óbuda starthelyről. Sima start után tett néhány fordulót és biztonságosnak ítélt magasságban kifordult és elindult a tervezett leszállóhely felé. Egy erős leáramlásba került és egy idő után nyilvánvaló tényként kellett látnia, hogy nem éri el a tervezett leszállót. Úgy döntött, hogy leszáll a tőle jobb kézre eső lakatlan területre.

A földetérés előtt, kb1m magasságon, megemelkedett (kb 3m-re) ennek köszönhetően ezt a leszállóhelyet túlrepülte. A leszálló végén lévő fákat egy húzott jobb fordulóval akarta elkerülni, amikor a kupola bal szárnya elakadt a legközelebbi fakoronába. Ennek következtében a jobb csípőjére csapódva súlyos sérülést szenvedett.

Az esemény kategóriája: ACCID /légiközlekedési baleset/

A légi járműgyártója:

típusa: Ailes de K Crystal
lajstromjele: SK- 777
gyári száma: nincs

A légi jármű tulajdonosa

üzembentartója: a sérült
bérlője: nincs

A baleset napja és időpontja (UTC): 2002. december 08. 11.óra 15 perc
helye: Óbuda ideiglenes leszálló hely

A balesetben súlyos sérültek száma: 1 fő

A légi jármű rongálódásának mértéke: a légi jármű nem sérült

Lajstromozó állam: nincs lajstromozva

Lajstromozó hatóság: nincs lajstromozva

A gyártást felügyelő hatóság: nem ismert

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 2002. december 08-án 11 óra 20 perckor a BASE Kft jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese

11 óra 22 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta
 11 óra 30 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét

11 óra 32 perckor az ORFK ügyeletét

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset, illetve repülőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot alakított és küldött ki.

Vizsgálója:	Janovics Ferenc
meghatalmazott képviselők:	nem jelöltek
tanácsadók:	igénybevétele nem volt szükséges
külföldi szakértők:	igénybevétele nem volt szükséges
eseti szakértő.	igénybevétele nem volt szükséges

A szakmai kivizsgálóval 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 vett részt.

A szakmai vizsgálatban részt vevő személy az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járt illetve a jövőben nem járhat el.

A szakmai kivizsgáló az eljárása során:

- megvizsgálta, a légiközlekedési baleset helyszínét, a légi járművet, annak tartozékait

1. Ténybeli információk:

Előkészítés:

A pilóta kb. 9 óra 45 perckor ért ki a starthelyre, elmondása szerint tájékozódott a repüléshez szükséges információkról. Ennek ellenére a meghallgatáskor Óbuda starthely által előírt nyilatkozatot felmutatni nem tudott.

Kérdésre elmondta, azért nem állított ki nyilatkozatot a starthely szabályainak betartásáról, mert nem tudott a starthely ezirányú követelményéről. A szél egyenletesen fúj és a pilóta kedvezőnek találta a körülményeket a repüléshez. Úgy tervezte, hogy csak néhány fordulót tesz és utána le is száll az általa kiválasztott területen.

1. 1. A repülés lefolyása:

A pilóta sima start után tett néhány fordulót, majd az általa kedvezőnek ítélt magasságban elindult a leszállóhely felé. Elmondása szerint ezidőtájtban vált bonyolulttá az idő, mert amikor a starthely és a leszállóhely közti táv felénél járhatott, egy erős eddig nem érzékelt leáramlásba került. Ebben a pillanatban jött rá, hogy nem fogja elérni a leszállóhelyet. Úgy érezte, hogy a hegytől is és az általa tervezett leszállótól is távol van.

Döntenie kellett:

- vagy tovább repül a leszálló felé, abban a reményben, hogy menetközben emelésre talál, amelynek segítségével kijut a leszálló helyre.
- vagy leszáll egy akkor tőle jobb kézre eső üres telekre.

Ez utóbbi megoldást választva egy „S” kanyarral, szélel szembefordulva készült a leszállásra. Már egy méteren járhatott, amikor hirtelen egy emelést kapott, ami ismét felemelte. Ennek következtében túlrepülte a megcélzott területet. Azért, hogy a telek végében lévő fákkal való ütközést elkerülje, egy erős jobb fordulóval próbálkozott. A fordulóban a kupola bal szárnya elakadt a szemből elkerülendő fa koronájában és a pilóta a jobb csípőjére zuhanva ért földet.

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

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neve:

23 éves férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

nincs

Szakmai:

nincs

Egészségügyi

nincs regisztrálva

Képesítései

siklóernyős, „PILÓTA I”

Jogosításai

Távrepüléseket végezhet hazai és nemzetközi versenyeken.

Repült ideje/felszállások száma:

Összesen

112 start

Utolsó 12 hónapban

86 start

Utolsó harminc napban

7 start

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	Elveszett az eredeti	Nincs regisztrálva
Utolsó bevizsgálás	2001. 12.27.	2002. 12. 27.
Kategória	DHV-2	2001. 12. 27.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre.

A pilóta elmondása szerinti az időjárási körülmények az előzőekben regisztrálásra kerültek. A kivizsgáló szemtanúkat nem tudott a helyszínen meghallgatni.

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 ideiglenes le-felszálló hely üzemeltetője a baleset idején érvényes működési engedélyeit, nem mutatta be. A starthelyre vonatkozó információkat a terület kezelőjétől a kivizsgáló kérésre sem kapta meg.

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.

A légiközlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

1. 13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A légijármű vezetője a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassági igazolással nem rendelkezett, a siklórepülő szakágban repülő orvosi nem előírt.

A pilóta repülés előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi vizsgálat nem készült. Az Országos Idegsebészeti Tudományos Intézet által kiadott zárójelentés szerint az RTG és CT felvételek alapján L-II. compressio törést állapított meg.

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 MRSZ Siklórepülő szakág az esetet követően szaklapban megjelentette az Óbuda Starthely Használatának szabályait.

A pilóta klubjának vezető pilótája határozatlan időre felfüggesztette a sérült repülési engedélyét, és visszaminősítette a sérült pilóta jogosítását.

1. 18. Kiegészítő adatok

A KSzB a fenti tényadatokon kívül más információval nem rendelkezik.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A pilóta és siklóernyője (a starthely ismeretére vonatkozó nyilatkozat és a starthely szabályzatban előírt vizsga kivételével) rendelkezett mindazokkal a feltételekkel, amelyekkel a repülést egyénileg végre lehet hajtani. Óbuda starthely üzemeltetője rendelkezik a starthely használatára vonatkozó szabályzattal, amely egy ponton, a vészleszállók meghatározása tekintetében aggályos, mivel olyan területeket minősít vészleszállónak, amely termelés alatt van, illetve ahonnan a magas kerítés miatt a kijutás nehéz.

A szabályzat betartásával és betartatásával összefüggésben továbbra sincs megnyugtató válasz több kérdésre. Aki először akar repülni Óbuda starthelyen, talál-e olyan személyt, akitől a kiadott szabályzat, illetve annak nyilatkozási Űrlapja beszerezhető? Továbbá, azt a pilótát, aki a megkövetelt Nyilatkozatot nem teszi meg, van-e joga a starthely üzemeltetőjének (vagy másnak) a starthely használatában megakadályozni?

3. Következtetések:

A pilóta úgy ítéli meg a történeteket, hogy helyzetében bárki járhatott volna így. Repülését tapasztalata és legjobb tudása szerint hajtotta végre az adott lehetőség határain belül.

Tapasztalata és a helyszínen észlelt időjárási körülményeket figyelembe véve úgy döntött, hogy tervezett repülése végrehajtható.

Balesete kényszercselekvések sorozatából következett be, amelyre más által okozott ráhatás nem volt. A pilóta balesetével harmadik félnek kárt nem okozott, részéről felelősséggel mást nem terhel. A balesetet úgy lehetett volna megelőzni, ha a starthelyen van egy nagy helyismerettel rendelkező oktató, vagy startszolgálat aki ismerve a starthely adottságait, valamint felismerve az időjárásban valószínűsíthető változás lehetőségét nem tanácsolja a startot.

A kivizsgáló úgy látja, hogy Óbuda ideiglenes starthely alkalmazásának vonatkozásában a kiadott használati szabályok megjelenítésével pozitív jelek mutatkoznak a hasonló esetek megelőzése érdekében, azonban az intézkedések gyakorlati végrehajtásában vannak még nehézségek.

4. Biztonsági ajánlások:

A kivizsgáló azt javasolja, hogy:

1.) a siklóernyős szakbizottság tárgyalja meg, hogy a jövőben milyen módon tudná tájékoztatni klubtagjait:

a.) - a starthelyek (helyi) szabályainak ismeretéről

b.) - starhelyeken (az adott területen, vagy régióban, vagy országosan) KI, MIKOR és HOGYAN jogosult azokat visszatartani, (vagy azokat segíteni) akik nem ismerik a helyi sajátosságokat, vagy nem ismerik fel, hogy képzettségüket tekintve az aktuális időjárásban tervezett repülés, részükre balesetveszélyes lehet.

Ezeket a kérdéseket a PoLéBiSz rövid időn belül tisztázni és eredményét közreadni látja szükségesnek.

Budapest, 2003. szeptember.....-n ²⁹


Mészáros László
igazgató