

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

170/2003/ baleset

**Gyöngyös- Sárhegy 2003. 08. 09. 16. 20.
AIR VAVE MAGIC-1 siklóernyő**

A szakmai vizsgálat célja a 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 siklóernyős pilóta 2003 augusztus 09-én kora délután úgy döntött hogy a siklóernyőzésre egyre inkább alkalmatlanná vált időjárásra való tekintettel befejezi a repülést. Gépkocsija a leszállóban lévő parkolóban volt, ezért úgy döntött, hogy lesiklik kocsijához. Egy erőteljes termik ernyőjét 20-25 méterre felemelte. Többszöri csukódás-nyitás után, kb. 15m-en volt, amikor az ernyő bal oldala 80-90%-ban becsukódott. A kupola forgásba kezdett, amely visszafordította a pilótát a hegynek, ahol a pilóta a földnek ütközve súlyos, nem életveszélyes légiközlekedési balesetet szenvedett.

Az esemény kategóriája: ACCID /légiközlekedési baleset/

A légi járműgyártója:

típusa: AIR VAVE MAGIC-1

lajstromjele: nincs

gyári száma: nincs

A légi jármű tulajdonosa a sérült

üzembentartója: a sérült

bérlője: nincs

A baleset napja és időpontja (UTC): 2003. augusztus 09. 16. 20.

helye: LHGY- Sárhegy DNY-i starthely

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: DHV 2-3

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 2003. augusztus 09-én 16 óra 23 perckor a helyszínen tartózkodó siklóernyős oktató jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese

18 óra 24 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta

18 óra 30 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét

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

Szakmai kivizsgáló: Janovics Ferenc

meghatalmazott képviselők: nem jelöltek

tanácsadók: igénybevétele nem volt szükséges

külföldi szakértők:
 eseti szakértő

igénybevétele nem volt szükséges
 igénybevétele nem volt szükséges

A szakmai vizsgálóval szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légi-közlekedési balesetet, illetve a repüléseményt megelőzően a légijármű utolsó légialkalmassági 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 légijárművet, annak tartozékait.

1. Ténybeli információk:

Előkészítés:

A Gyöngyös Siklóernyős Klub pilótái és növendékei 2003. augusztus 09-én 11 órakor érkeztek a Sárhegyként ismert hármass heggyvonulat középső Csepjetető elnevezésű helyére siklóernyős repülés céljából. Folyamatosan történt a startra való felkészülés. A szél nagyjából keleti-délkeleti volt, de nem volt ritka a délnyugati irányból érkező befújás sem. A befújások ereje ez időben gyenge volt, amely dél körül valamivel erősebb lett, azonban később fokozatosan csökkent. A befújások közötti szünetek folyamatosan nőttek, délutánra a 20-30 percet is elérték. Két befújás között szinte állt a levegő.

1. 1. A repülés lefolyása:

15 óra után a fenti időjárásra való tekintettel többen úgy döntöttek, hogy nincs értelme tovább várni, mert az idő nem alkalmas tartalmas repülés végrehajtására és elindultak hazafelé. Egyesek a leszállóban álló kocsijukhoz siklottak, volt, aki gyalog indult el. A sérült pilóta a leszállóba akart lesiklani, ezért a Dny-i starthelyen terített ki és a többiekhez hasonlóan egy alkalmas termikbefújásra várt, hogy ernyőjét felhúzhassa. Szemtanú szerint a kupola szinte egyhelyben erőteljesen felemelkedett mintegy 20-25 méter magasra. A pilóta az ernyő alatt, háttal a menetiránynak emelkedett fel, majd a levegőben kifordulva helyezkedett a beülőbe. Ezt követően az ernyő bal, majd jobb oldala egymás után felváltva becsukódott, illetve kinyílt. Ezt az ernyő mintegy háromszor egymás után megcsinálta, közben a pilóta tartotta a hegytől való repülési irányát, ami arra engedett következtetni, hogy az ernyőjét nem vitte forgásba a csuklás és a visszanyitásokat is tudatos tevékenységgel oldotta meg. Magassága folyamatosan csökkent, amikor azonban kb. 15 méterre lehetett, az ernyő bal oldala eddiginél erőteljesebben, kb 85-90%-ban becsukódott. A nyitott oldalt megfékezte, de nem tudta megállítani a kupolát. A csukást követően a kupola jobbról balra induló erőteljes forgásba kezdett, aminek következtében a pilóta vízszintes helyzetbe lendült. A földetérése előtt a kupola a hegy felé helyzetben nyílt vissza, aminek következtében a test már függőleges helyzetben, de nagy sebességgel a hegynek ütközött.

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 vizsgálat befejezéséig a KSzB-nek nem hoztak tudomására.

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme:

28 éves férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége

nincs

Szakmai:

„siklóernyős pilóta I.”

Egészségügyi

nincs regisztrálva

Képesítései

siklóernyős, „PILÓTA I”

Jogosításai

Távrepüléseket végezhet,
résztvehet hazai és nemzetközi
versenyeken.

Repült ideje/felszállások repülési napló szerint:

Összesen

nincs összesítve

Utolsó 12 hónapban

8 start

Utolsó harminc napban

2 start

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2003. 04. 27.	2004. 03. 15.
Kategória	DHV 2-3	
Mentő ernyő	2000. 01. 02.	2004. 03. 15.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre.

A pilóta elmondása szerinti időjárási körülmények az előzőekbe ismertetésre kerültek. A kivizsgáló szemtanúkat nem tudott a helyszínen meghallgatni, de a meteorológiai adatok az, aznap szintén repülő siklóernyős oktató elmondása szerint kerültek rögzítésre.

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 repülőtér (nem nyilvános le-felszálló hely) üzemeltetője a baleset idején érvényes működési engedélyeit a kivizsgálónak megküldte. A siklóernyős klub rendelkezik a „nem nyilvános fel-leszállóhely” üzemeltetési engedélyekkel.

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

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az Országos Baleseti Intézet által kiadott Zárójelentés szerint a siklóernyős pilóta :

- Jobb boka törést szenvedett ficammal
- L V. lágyéki V. csigolyatörést
- Agyrázkódást
- Nyakcsigolya törést szenvedett

1. 14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1. 15. A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

A mentőegységek értesítése a jelenlévő oktató közreműködésének köszönhetően 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 vizsgálónak nincs a szervezeteket illetően észrevétele

1. 18. Kiegészítő adatok

A siklórepülő szakosztály egyöntetű állásfoglalást adott ki, melyben kijelentik:

„Véleményünk szerint, a pilóta mindent elkövetett, amit lehetett, hogy a balesetet elkerülje. A légköri esemény nem volt előre látható. A sérült képzett, régóta repülő pilóta. Többször oldott már meg vészhelyzetet különösebb gond nélkül, gyakorlott, feleslegesen nem kockáztató embernek ismerjük.”

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A pilóta és siklóernyője rendelkezett mindazokkal a feltételekkel, amelyekkel a repülést egyénileg végre lehet hajtani. A pilóta a kialakult helyzetet előre nem láthatta, a kialakult szituációt nem lehet könnyelműségnek, vagy kockáztatásnak minősíteni. A pilóta cselekedeteit illetően, a tőle elvárhatóan reagált az eseményekre, kapkodásra, vagy pánikra jel nem utalt. Még a becsapódásra is felkészült a tanultaknak megfelelően próbálta elviselhetővé tenni.

3. Következtetések:

A pilóta a balesetet úgy ítéli meg, hogy helyzetében bárki járhatott volna így. Repülését tapasztalata és legjobb tudása szerint hajtotta végre az adott lehetőség határain belül. Úgy ítélte meg, hogy tervezett repülése képzettségét tekintve és az adott időben tapasztalt időjárási körülményeket figyelembe véve végrehajtható.

Balesete kényszercselekvések sorozatából következett be, amelyre külső ráhatás nem volt. A balesetet akkor lehetett volna megelőzni, ha a starthelyen van egy, hasonló szituációt megélt oktató, aki ismerve a starthely adottságait, valamint felismerve az időjárásban valószínűsíthető változás lehetőségét javaslatot tett volna a start megtiltására.

4. Biztonsági ajánlások:

A kialakult veszélyhelyzetet és az azt követő légiközlekedési balesetet hasonló meteorológiai adottságok kialakulása miatt elemzésre javaslom. A siklórepülő klubok tematikájukba tegyék oktatás tárgyává a balesetből levont következtetéseket, mert a repülési helyzet hasonló alakulásakor, ilyen, vagy ehhez hasonló meteorológiai viszonyok között nem látszik biztosítottnak a siklórepülő pilóta biztonságos repülése.

Budapest, 2003. november 17.

Mészáros László

igazgató