

# Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



## ZÁRÓJELENTÉS

**171 /2003/ légiközlekedési baleset**

**Budapest III. ker. Bécsi-út 2003. 08. 09. 16. 40.  
ASPECT AIREA típusú 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 a leszállás manővereit helytelenül alkalmazva átejtette az ernyőt, aminek következtében súlyos, nem életveszélyes ágyéki csigolyasérülést szenvedett.

**Az esemény kategóriája:** légiközlekedési baleset

**A légi járműgyártója:**

**típusa:** ASPECT AIREA

**lajstromjele:** nincs

**gyári száma:** 200021

**A légi jármű tulajdonosa:** a sérült

**üzembentartója:** a sérült

**bérlője:** nincs

**A baleset napja és időpontja (UTC):** 2003. augusztus 09. 16 óra 40 perc  
**helye:** Óbuda ideiglenes leszállóhely

**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:** nincs nevesítve

**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 59 perckor az OMSZ jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese tájékoztatta:

2003. augusztus 09-én 19 óra 08 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatóját

2003. augusztus 09-én 18 óra 24 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóságot

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

**Szakmai kivizsgáló:** 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 vizsgálóval szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légi közlekedési 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.

## 1. Ténybeli információk:

### Előkészítés:

A 24 éves pilóta 2002 márciusában kezdett el siklóernyőzni. 2003. márciusban saját siklóernyőt vásárolt, és mint „Növendék II” minősítésű repülő társaival oktató-segédoktató jelenléte mellett tanultak repülni.

2003. augusztus 9-én 12-13 óra között érkeztek a Hármashatár-hegy dél-keleti starthelyére, ahol már kb. 25 repülő várt startra. A sérült, segédoktatója jelenlétében végrehajtott egy kb. 20 perc időtartamú repülést, majd ismét visszament a starthelyre.

### 1. 1. A repülés lefolyása:

Mintegy 40 perces repülést követően leszálláshoz készülődött. Erről a starthelyről startolók nagy része a Kubik-utca szomszédságában lévő kijelölt leszállóban szállt le, amelyet a levegőből jól lehetett követni. A sérült a leszállása előtti repülők földetérési irányát követte, amely hátszelesnek bizonyult. A sérült nem érezte magát abban a helyzetbe, hogy ideje, és magassága lenne új irányú leszállást felépíteni, ezért úgy döntött, hogy ebben a pozícióban kísérel meg a földetérést. A sérült nem volt gyakorlott pilóta, ennek következtében az erősen fékezett ernyő átesett (full-stall), aminek következtében a sérült előre lendült. Ettől a lendülettől a sérült megijedt és felengedte a fékeket. A következő pillanatban a kupola erősen megsüllyedve előre lendült, majd ezt követő hátralendületből a pilóta a földnek csapódott. A földetérés következtében a pilóta súlyos, nem életveszélyes csigolyatörést szenvedett.

### 1. 2. Személyi sérülések

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

### 1. 3. A légi jármű sérülése:

A légi jármű a balesetből kifolyólag nem sérült.

### 1. 4. Egyéb kár

A földetérés következtében egyéb kár nem keletkezett.

### 1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme:

24 éves férfi

Szakszolgálati engedélye érvényessége:

nincs

Szakmai:

„Növendék II” minősítés

Egészségügyi:

nincs

Képesítései:

nincs

Jogosításai:

nincs

Repülési gyakorlata repülési napló szerint:

Összesen

kb. 8 óra

Utolsó 12 hónapban

kb. 8 óra

Utolsó harminc napban

nincs

### 1. 6. A légi jármű adatai:

	DHV minősítés	Azonosító	Gyártási szám	érvényessége
Siklóernyő	DHV-2	EN-314	200021	2003. 12. 31.
Tartalék ernyő	nincs	nincs	nincs	nincs

### 1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre.

A kivizsgáló szemtanúkat nem tudott a helyszínen meghallgatni, de a meghallgatottak szerint az időjárás ideális volt a siklóernyős repülések végrehajtására.

### 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- és felszálló hely működésével összefüggésben a kivizsgáló információkat kért, amelyet az üzemeltető nem bocsátott a rendelkezésére.

### 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

Az ugró feladat előtti és közbeni pszichofizikai állapotáról adatok nem állnak rendelkezésre. A siklóernyős pilóták repüléséhez orvosi engedély nem előírt.

A sérültet ellátó Fővárosi Önkormányzat Károlyi Sándor Kórház és Rendelőintézet traumatológia által kiadott zárójelentés szerint:

„...Siklórepülés kapcsán sérült, eszméletét nem veszítette el, de RTG-vel thoracal VIII-as csigolyatörést szenvedett.”

### Igazságügyi-orvos szakértői vizsgálat:

Igazságügyi- orvos szakértői vizsgálatra nem került sor.

### 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 segédoktató 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 légiközlekedési balesetben szervezet nem játszott szerepet, így értékelésére nem került sor.

**1. 18. Kiegészítő adatok**

A szakmai kivizsgáló 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 „Növendék II” minősítéssel rendelkezett, meglehetősen kevés repült idővel. A baleset napján már túl volt egy sikeres (20 perces) feladaton. Ugyanazon starthelyről végrehajtott második startját követően, kb. 40 percet repülve leszállásra határozta el magát.

Elmondása szerint tudta, hogy hol van, a szélirányjelző, azonban nem emlékszik arra, hogy milyen irányt mutatott. Sokan szálltak le előtte a leszállóba, de keresztbe repülésnél csak a két utolsó behelyezkedését figyelte meg alaposabban. Mint később kiderült, az előtte leszállók irányának követése helytelen taktikának bizonyult.

A leszállás kezdeti fázisában érezte, hogy vízszintes mozgásához (hátszélben) kicsi a süllyedési sebessége. Rutin hiányában nem tudott időben dönteni új iskolakör kialakításáról, rutintalansága nem tette lehetővé az ilyenkor ajánlott „S-eléseket” ezért, magasságát fékezéssel akarta csökkenteni, ami hátszeles szakaszban megoldhatatlannak bizonyult.

Arra a kérdésre, hogy az előtte leszállást végrehajtó pilóták jelezték-e a szél irányát, a sérült nem tudott válaszolni. Az egyre erősebb fékezés hatására átesett az ernyő amitől a pilóta megijedt és felengedte a fékeket.

Ebben a pillanatban a kupola előre lendült maga alá lendítve a pilótát. Majd a következő (hátra) lendületből, mintegy három méter magasságból a pilóta a fenekére esett. A pilóta által használt protektor valamit csökkentett a zuhanás okozta sérülésen, de a gerinc sérülését kizárni nem tudta. A pilóta sisakot viselt, így fej sérülés nem következett be.

**3.) Következtetések**

A pontos leszállás előfeltétele a helyes rárepülés. Gyakorlatlan pilótáknak foci pályára nagyságú területet javasolnak. Azt is tudnia kell a növendéknek, hogy a földközben nagy valószínűséggel lecsökkent szélmozgással kell számolni.

Azonban gyenge szélben leszállóhely mögé repülés nagy gyakorlatot igényel, ami a sérült esetében hiányzott. A sérülés egy kidolgozatlan leszálló manővert követő

kényszerhelyzetben alakult ki, amit a pilóta képzetlenségéből eredően nem tudott kezelni.

#### **4.) Biztonsági ajánlások:**

A siklóernyős szakbizottság nyílt napokat szervezett. Előadásokat tart ismeretfelújító jelleggel, amelyek nyíltak és mindenki számára ingyenesek. A részvételt képzés alatt állók számára hangsúlyozottan ajánlják.

Ezt a gyakorlatot követve:

- 1.) A képzés alatt állók részére kötelező jellegűvé javasoljuk tenni
- 2.) A repülési napokon az oktatók által észrevételezett, hasonló repüléstechnikát vétők részére is kötelezővé kell tenni
- 3.) A nyílt napokon való részvételt, elmúlt évben repülési technika hiba miatt bevont jogosítás visszaadásának feltételévé kell tenni.

Budapest, 2003. november 18.

Mészáros László  
igazgató