

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

190/2003/ légiközlekedési baleset

**Börgönd 2003. 08. 30. 18. 40.
DRACCAR típusú tanuló ejtőernyő**

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülésemény 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:

Az esemény kategóriája: ACCID /légiközlekedési baleset/

A légi járműgyártója:

típusa: DRACCAR

lajstromjele: nincs

gyári száma: 8806002

A légi jármű tulajdonosa

magánszemély

üzembentartója: Magyar Repülő Szövetség

bérlője: nem ismert

A baleset napja és időpontja (UTC): 2003. augusztus 30. 18 óra 40 perc
helye: Börgönd repülőtér

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:**

Az esetet a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére 2003. augusztus 30-án 18 óra 50 perckor a sérült oktatója jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese tájékoztatta:

- 2003. augusztus 30-án 18 óra 58 perckor a PoLéBiSz igazgatóját

- 2003. augusztus 31-én 11 óra 43 perckor a Polgári Légiközlekedési Hatóságot

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára szakmai bizottságot jelölt ki, amelynek:

elnöke: Janovics Ferenc

tagja: Nagy Sándor

meghatalmazott képviselők: nem jelöltek

tanácsadók: igénybevétele nem volt szükséges

külföldi szakértők: igénybevétele nem volt szükséges

eseti szakértő: igénybevétele nem volt szükséges

A szakmai bizottsággal 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 személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járt, illetve a jövőben nem járhat el.

1. Ténybeli információk:

Előkészítés:

Az ugró az ugrás előtt mintegy 1-1.5 órával előbb érkezett a repülőtérre. Beöltözött, majd oktatójával átismételte a 3. ugrási szintre előírt feladatot, jeleket, jelzéseket. AFF képzés keretében ugrását két oktató kísérte. A felszállás előtt elgyakorolták az ugrás mozzanatait, majd gépbe szálltak.

1. 1. A repülés lefolyása:

Az ugrás tervezett magassága 3000 méter volt, ahonnan a kiugrás rendben megtörtént. A két oktató elfoglalta a növendék mellett helyzetét és a szemben elhelyezkedő oktató kézjeleire a növendék utasításokat vett és hajtott végre. Zuhanás közben az oktató által közölt jelek a kéztartásra, lábtartásra vonatkoztak, de a növendéknek szabadesés közben folyamatosan az oktatóval szemben kellett tartania magát. A földön előre meghatározott magasságon a növendék főernyőjét a kioldó felől lévő oktató nyitotta. A földetéréshez közeledve a növendék, (látszólag indokolatlan magasságban) erősen fékezte a főernyőt, ami a fékezés következtében átesett és az ugró ebből az inga helyzetből, erősen megnövekedett függőleges merülésben földet érve, mindkét csuklóján súlyos sérülést szenvedett.

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 kárról a szakmai vizsgáló bizottságnak nincs tudomása

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

kora, neme:	22 éves férfi
szakszolgálati engedélye érvényessége:	nincs
szakmai:	nincs
egészségügyi:	2008. július 31.
képesítései:	nincs
jogosításai:	nincs

Ugrások száma ugrókönyv szerint:

összesen	3
utolsó 12 hónapban	3
utolsó harminc napban	3

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	Gyártási szám	érvényessége
Főejtőernyő	8806002	2005. 12. 31.
Tartalék ejtőernyő	TEMPO 198609	2010. 06. 06.
Tok-hevederzet	NARO 218530	Bizt. 2003.12.31.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre.

A kivizsgáló szemtanúkat nem tudott a helyszínen meghallgatni, de a szemtanúk szerint az ugrás idején a talajszél 0-2m/sec volt.

1. 8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1. 9. Összeköttetés.

Az AFF kiképzésnél az előírt rádió összeköttetés volt a kiképző oktató és a növendék között. A növendék elmondta, hogy a földtől viszonyított, kb, 50 méter körül emlékszik az utolsó értelmezhető utasításra, amely úgy szólt, hogy „tartsd így”. Ezt követően még hallott valamit a földről, de olyan gyorsan történt minden, hogy nem tudta a kapott utasítást értelmezni, így reagálni sem tudott rá.

Arra a kérdésre, hogy mire szólította fel az oktató, nem emlékezett. Arra a kérdésre, hogy az utolsó 50 méteren folyamatos volt-e az irányítás, a kapott válasz nemleges.

Az esetben érintett oktató meghallgatására személyes együttműködési készség hiányában nem kerülhetett sor.

1. 10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtér működési engedéllyel rendelkezett.

1. 11. Légi jármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az érintett légi jármű típusra és feladathoz nincs is előírva.

1. 12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légi közlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

1. 13. Az orvosi vizsgálatok adatai

A sérültet azonnal beszállították a Fejér Megyei Szent György Kórházba, ahol:

- a jobb radius distalis metaphysisén félcsontszélességnyi dislocatióval, több cm hosszón darabos törést
- a bal radius epimetaphysisén hosszanti törést észleltek
- gerinc röntgen negatív

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 oktatók 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 hatályban lévő szakutasítás (39 LE 2.4.3. szakasza) szerint ejtőernyős ugrás csak az előírt szervezési okmányok meglétével folytatható. A KSzB a kiképző oktató egyesületét a kivizsgálás során többször felkereste írásban az ejtőernyős okmányokba való betekintés lehetőségének biztosítására, de a szervezet ezt nem tette lehetővé.

A szervezet által tanúsított elutasító magatartása nem tette továbbá lehetővé azt, sem, hogy a szakmai vizsgáló bizottság a kiképző oktatók szakszolgálati engedélyébe betekinthesse, így nem állapítható meg, hogy a kiképzők rendelkeztek-e növendékek kiképzésére vonatkozó jogosítással. Kérésre a szakszolgálati engedélyről megküldött fénymásolat rendkívül hiányos, így nem minősíthető. (1 lap)

A kiképző oktatókat a bizottságnak nem volt módjában meghallgatni, így csak a rendelkezésére álló dokumentumok alapján lehet a légiközlekedési balesetet elemezni.

A kivizsgáló bizottság a balesettel kapcsolatban dokumentumokat kért a MRSZ-től, azonban az ügyel kapcsolatban válasz nem érkezett.

1. 18. Kiegészítő adatok

A szakmai bizottság a balesettel végződő eset során alkalmazott főernyő esetében észrevételezi, hogy a rendszerben lévő főernyőnek nincs az 1995. évi XCVII. törvény Lt. 48. § (1) bekezdésében előírt egyedi légialkalmassági tanúsítványra vonatkozó bejegyzése.

A DRACCAR típusú főernyő típusalkalmassági bizonyítványa nem áll a bizottság rendelkezésére, ennek hiányában azonban nem követhető, hogy a típus alkalmas-e kezdő-tanuló oktatására. A főernyőre kötelezően előírt okmányt a kiképző-oktatók ismételt kérésre sem bocsátották a bizottság rendelkezésére.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A vizsgáló bizottság rendelkezésére bocsátott „...Gyorsított Szabadeső Oktatói Kézikönyv.” -ben található adatok szerint a növendék egy napos (2003. augusztus 08.) kiképzés után aláírta a Nyilatkozatot, mely szerint vállalja a gyakorlati képzést.

2003. augusztus 08-án, a kiképzés napján a növendék leugrotta az I. szintnek megfelelő kiképzési ugrását, amelyet az oktató elfogadott és ezt követő bejegyzése szerint, a növendék végrehajthatja a II. szint követelményeit tartalmazó gyakorlati feladatot.

A II. szintnek megfelelő ugrásra a 2003. augusztus 16-án megtartott elméleti felkészítés után került sor.

Az értékelő bejegyzés szerint a növendéknek meg kell ismételnie ezt a feladatot.

A növendék naplójában olvasható bejegyzés ellentmond az Oktatói naplóban lévő bejegyzésnek, amely szerint: „a növendék a következő szintre léphet.” amely bejegyzés mellől azonban hiányzik a dátum és az aláírás!

Az értékelést nem részletező bejegyzést követően az oktató a növendéket felkészítette a harmadik szint feladataira, amelynek ideje az oktatói napló szerint 2003. augusztus 23. A növendék (elmondása szerint) nem emlékszik arra, hogy ezen a napon a repülőtéren lett volna. (A napló fénymásolt, azonban az időpont bejegyzésén javítás látszik.)

Az értékelő oktató annak ellenére, hogy 2003. augusztus 16-án feladatismétlést jegyzett be, 2003. augusztus 30-án mégis a magasabb (III) feladat végrehajtása mellett döntött. A növendék a feladat során, már a szabadesés alatt elvesztette a feladatra való koncentrációképességét, hiszen főernyőjét sem volt képes az adott jelre figyelve nyitni. A növendék elmondása szerint nagyon sok volt, amit tennie kellett, hiszen a saját helyzete mellett, (mindig az oktatóval szembeni pozíciót kellett tartania) figyelnie kellett a periódusonként megkövetelt egyéb feladatokra (nyelvnyújtogatás) is. Amennyiben ez a helyzet változott, akkor a „szembe” helyzetet fordulatokkal állandóan fenn kellett tartania, amit nehezített a tudatosság fenntartására szolgáló horizont-föld és a karján lévő magasságmérő állandó kontrollja is. A növendék elmondása szerint a zuhanás közben kapott és elvárt feladatokról „besokallt”. A segítő oktató (kiléte a vizsgálat során nem volt feltárható) érzékelve a koncentráció hiányát azonnal nyitotta a tanuló főernyőjét.

A „...Szabadeső Kézikönyvben” leírtak szerint a használandó felszerelés TANULÓ-FELSZERELÉS. Ezen a felszerelésen az irányító fogantyúk világoskék színűek. A bizottságnak az oktató elutasító magatartása miatt, nem volt lehetősége ezt a tényt megvizsgálni, ami alátámaszthatná, hogy az alkalmazott főernyő valóban a tematika szerint meghatározott eszköz volt.

A Kézikönyv szerint a növendék földetérését a „földetérési ügyeletes” koordinálja.

Az ugrásokmányok hiányában nem követhető, hogy volt-e ilyen szolgálattevő, és ha volt, mit tett a növendék sérülésmentes leszállítása érdekében.

A növendék elmondása szerint a földetérés segítésére a Kézikönyvben előírt irányító tárcsákat nem ismerte, eddigi (1) ugrásánál rádióan adtak a leszálláshoz információkat.

A növendék az utolsó kb. 50 méteren kapott utasítást, miszerint helyzetét tartsa így! Ezt követően, nem emlékszik arra, hogy mit tett. Arra, hogy rádión szóltak hozzá, még emlékszik, de a közlés tartalmára nem.

Arra a kérdésre, hogy a leszállási irányban volt-e akadály, határozottan emlékszik, hogy ilyen nem volt.

Az ugró ernyőjének törzskönyvéből hiányzik a 12. számú melléklet a 63/2001. (XII. 23.) KöViM rendelet 12. számú melléklete 1.2 a, pontjában előírt egyedi légiakalmasságot igazoló bejegyzés

4.) Biztonsági ajánlások:

A kivizsgáló bizottság a rendelkezésére álló dokumentumok alapján:

Javasolja az MRSZ Ejtőernyős Szakbizottság felé, hogy meggondolandó a kiképző szervezet működésének felfüggesztése, addig, amíg a szervezet az ejtőernyős ugrások szervezését biztosító okmányokat naprakészen az üzemeltetőnek (MRSZ főpilótának) bemutatja.

Budapest, 2004. március 18.

Mészáros László
igazgató