

# Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



## ZÁRÓJELENTÉS

**255/2003/T**

### **A baleset**

**minősítése:**

**helye:**

**időpontja:**

**Légiközlekedési baleset**

**Szár N; N47°28,6' E018°30,5'**

**2003. szeptember 27.,**

**17 óra 00 perc helyi idő szerint**

### **A légi jármű**

**típusa:**

**azonosító jele:**

**"Aspect" segédmotoros siklóernyő**

**HA-030**

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:**

**A légi jármű fajtája:** Segédmotoros siklóernyő  
Powered Para Glider = PPG légi jármű

**Az eset kategóriája:** baleset (Accid)

**A légi jármű (ernyő + beülő):**

**az ernyő gyártója:** Airea Paraglider Manufacturer  
**az ernyő típusa:** Aspect  
**az ernyő azonosító jele:** HA 030

**a beülő gyártója:** a tulajdonos (kísérleti építés)  
**a beülő azonosítója:** nem azonosított

**A légi jármű tulajdonosa:** magánszemély  
**üzembentartója:** Magyar Repülő Szövetség, MRSZ

**Az esemény napja és időpontja (UTC):** 15 óra 00 perc  
**helye:** Szár É 1400 méter,  
N47°28,6' E018°30,5'

**A baleset kapcsán súlyos sérültek száma:** 1

**A légi jármű rongálódásának mértéke:** súlyos (substantial)

**Az azonosító jelet kiadta:** Magyar Repülő Szövetség, MRSZ

**A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet:**  
Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, PoLéBiSz

**Az eset összefoglaló áttekintése:**

A földközelségben manőverező PPG légi jármű a talajnak ütközött és pilótája súlyos sérüléseket szenvedett.

**A vizsgálat adatai:**

A balesetet Bicske Mentőállomásnak a repülőüzem egyik résztvevője jelentette. A mentőállomás a balesetet Bicske Rendőrkapitányság felé az eset napján 17 óra 47 perckor jelentette tovább. A **PoLéBiSz** ügyeletét az esetről Bicske Rendőrkapitányság 18 óra 10 perckor tájékoztatta. A PoLéBiSz ügyelete a balesetről a PoLéBiSz igazgatót haladéktalanul értesítette, majd 18 óra 30 perckor az eset alapadatait továbbította a Polgári Légiközlekedési Hatóság felé.

A PoLéBiSz igazgató a vizsgálat lefolytatására kivizsgáló szakmai bizottságot (KSzB-t) alakított, melynek:

elnöke: Dr. Ordódy Márton eseményvizsgáló, elemző,  
tagja: Kovács András esemény helyszínelő technikus.

A Bicske Rendőrkapitányság Közlekedési Osztály képviselője és a Kivizsgáló által végzett ismételt helyszíni szemle, az Osztály által a Kivizsgáló rendelkezésre bocsátott anyag, valamint a balesetet szenvedett sportrepülő személy és a siklóernyőző szakmai vezető meghallgatása alapján zárójelentés-tervezet készült. Mivel az érintettek rendeletben meghatározott határidőig észrevételt nem tettek, ezért jelen Zárójelentés a tervezet tartalmát változtatás nélkül közli.

## 1. Ténybeli információk

### 1.1. A repülés lefolyása:

A pilóta segédmotoros siklóernyőjével a Szár község nyugati oldalán fekvő és nyugati irányban lejtő dombról tervezett felszállást a meghajtó egység felújított hajtóművének kipróbálása céljából. Az élénk nyugati szél miatt a pilóta a felszállással 17 óráig várakozott. Ekkor a szél legyengült, a pilóta elstartolt és a domb tetőpontjától mért mintegy 50 méter magasságban a lejtő emelőterét É-D-É irányban oda-vissza végigrepülte. Az elstartolás pontja fölé visszakerülve bal fordulót kezdett, melyet - a pilóta elmondása szerint - kis sebességgel próbált végrehajtani. A bal szárny a kupola alá hajlott és a légijármű bal pördületben hevesen merülni kezdett. A pilóta a kupola csukódását megpróbálta "kipumpálni", azonban a légijármű kormányozhatatlan maradt. A légcsavar védőkerete ért először földet, a pilóta elbukott és súlyos sérüléseket szenvedett. Mentőt a helyszínen tartózkodó klubtársak hívtak.

### 1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	1	0	0
Kisebb/semmilyen	0	0	0

A pilóta a bukás során medence-ficamot szenvedett és tüdeje bevérzett.

### 1.3. A légijármű rongálódása

A légcsavar védőkeret acél vázának bal fele összehajlott, a kétágú fa légcsavar egyik tolla letört.

### 1.4. Egyéb kár

Egyéb kár nem jutott a KSzB tudomására.

### 1.5. A személyzet adatai

#### A légijármű parancsnoka:

Kora, neme: 24 éves férfi

Sportlicensze: MRSZ 6331

Repülési naplót nem vezetett. A pilóta elmondása szerint:

- mintegy három éve repül,
- siklóernyős "A" vizsgát jogosított oktató előtt tett,
- összes repült idejét mintegy 10 repült órára becsli,
- jelenlegi gyakorlatára elsősorban ún. "kisdombos repülésekben" tett szert,
- magas-startos gyakorlata néhány óbudai lesiklásra korlátozódik,
- egyetlen, mintegy 40 perces termikelést hajtott végre,
- segédmotorral mintegy fél éve repül.

## 1.6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	repült idő	leszállások száma
Gyártás óta	Nem nyilvántartott	
Utolsó nagyjavítás óta		
Utolsó karbantartás óta		

A kupola anyaga áteresztett, ezért a klub siklóernyős műszaki vezetője a kupolával repülést nem engedélyezett és nem látta el alkalmassági tanúsítvánnyal sem.

A használt tüzelőanyag fajtája a tervezett üzemnek és a segédmotoros beülőknek megfelelt (98 oktánszámú benzin Stihl olajjal 1:30 arányban keverve).

A megtévesztő azonosító jel (HA-030) megváltoztatásáról a szakmai vezető intézkedett.

## 1.7. Meteorológiai adatok

A pilóta elmondása szerint a repülésre akkor került sor, amikor a szél erőssége csökkenése a felszállást lehetővé tette. A földetérés pontja a lejtőtől szélirányban mintegy 100 méterre esik, ezért a földetérés pontjában - lejtőre fújó szél esetén - turbulencia jelenléte valószínű (lásd még: 1.10. Repülőteri adatok).

## 1.8. Navigációs berendezések.

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

## 1.9. Összeköttetés.

Bár szolgálat kijelölésére nem került sor, a baleset helyszínén tartózkodó ismerősök, barátok gyakorlatilag jól ellátták az ún. "repülésfigyelő" szolgálat szerepét (45. sz. Légügyi előírás 7.3. pont) és hatásosan működtek közre a mentésben, majd a helyszín biztosításában.

## 1.10. Repülőteri adatok

A felszállásra szolgáló lejtőt a pilóta rendszeresen használta. Az MRSZ meghatározott adatok közzétevése esetén a siklóernyős területeket a sportcélú starthelyek jegyzékébe felveszi. A pilóta a balesetet megelőzően a területnek e jegyzékbe történő felvételét nem kezdeményezte.

## 1.11. Légi jármű adatrögzítők.

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

## 1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok.

A roncs vizsgálatából nagy valószínűséggel meg lehetett állapítani, hogy a baleset nem a segédmotoros meghajtó egységnek a földetérést megelőző meghibásodásából következett be. A kupolán roncsolódás nem volt felfedezhető.

### **1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai**

Orvosszakértői vizsgálatok nem történtek.

### **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 próbákra, kísérletekre nem került sor.

### **1.17. A szervek jellemzése**

A 3/2003. siklórepülő MRSZ főpilótai intézkedés szerint "A Magyar Repülő Szövetség üzemeltetését lassan egy éve az MSZ EN ISO 9001:2001 szabvány szerinti minőségirányítási rendszerben végzi." Eszerint a baleset idején

1. képzésre és iskolázásra az ME-711 és ME-712 számú eljárások vonatkoztak,
2. a légi járművek alkalmasságának ellenőrzésére az ME-713 számú, nyilvántartásba vételére az ME-714 számú eljárási utasítás volt érvényben,
3. a fel- és leszállóhelyek üzemeltetését pedig az ME-715 számú eljárási utasítás szabályozta.

A fenti dokumentumok mindegyike kapcsolódó dokumentumok sorára épül és teljesnek látszik. Az utasítások betartásáról a klub szakmai vezetői gondoskodnak.

A szabályzatok fenti rendszerét az MRSZ főpilótája hagyta jóvá.

### **1.18. Kiegészítő adatok**

A KSzB a fenti tényadatokon kívül - következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele céljából - egyéb körülményt nem tart közzé érdemesnek.

### **1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazására nem volt szükség

## 2. Elemzés

Az ME-711 utasítás 8. pontja a vonatkozó dokumentumok között felsorolja a "siklóernyős képzési tematikát. Eszerint a segédmotoros siklóernyős képzésre a baleset idején a "**TEMATIKA** az MRSZ üzemeltetésben végzendő siklóernyős képzéshez" dokumentum, "**IV. Továbbképzések**" fejezet, "**4. Segédmotoros siklóernyős (PPG) képzés**" szakasz volt érvényben. E szakasz szerint "PPG Pilóta" jogosítást PPG szakoktató adhat. Effajta jogosítással a pilóta nem rendelkezett.

Az ME-713 utasítás 3. pontja szakosztályok műszaki vezetőinek hatáskörébe utalja a légialkalmasság megállapítását. A vizsgált légi járművet a műszaki vezető - a kupola anyagának elöregedett volta miatt - nem nyilvánította légialkalmasnak.

Az repülési terület nem-nyilvántartott volta a baleset bekövetkeztében nem játszott szerepet.

## 3. Következtetések

A baleset oka: A repülésre nem alkalmas légi jármű.

A baleset bekövetkeztében szerepet játszott:

- a pilóta PPG repülésekre jogosítatlan volta, valamint
- a szakmai szabályok semmibevétele.

## 4. Biztonsági ajánlások

Az MRSZ ismertesse az esetet a siklóernyős - kiemelten a PPG repüléseket végző - állomány előtt.

Budapest, 2004. október 18.

Mészáros László igazgató