

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

224/2004/ légiközlekedési baleset

**Jakab- hegy, Kővágószőlős starthelyen
2004. 08. 17. 10. óra 00. perc
ÓZON PROTON 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:	
Az esemény kategóriája:	légiközlekedési baleset (ACCID)
A légi járműgyártója:	
típusa:	ÓZON PROTON típusú siklóernyő
azonosítója:	ismeretlen
gyári száma:	ismeretlen
A légi jármű tulajdonosa	a sérült
üzembentartója:	a sérült
A baleset napja és időpontja (UTC):	2004. augusztus 17. 10. 00.
helye:	Kővágószőlős- Jakab-hegy
A balesetben súlyos sérültek száma:	1 fő
A légi jármű rongálódásának mértéke:	a légi jármű nem sérült
Lajstromozó állam:	lajstromozásra nem kötelezett
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 2004. augusztus 23.-án 10. 05- kor Pécs- Városi-rendőr Kapitányság Közlekedési Osztályának vezetője jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese:

10 óra 10 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának

10 óra 16 perckor tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét

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

elnöke:	Janovics Ferenc balesetvizsgáló, elemző
tagja:	Pataki Ferenc helyszínelő technikus
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 tagjai a légiközlekedési balesetet megelőzően a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt.

A szakmai vizsgálatban résztvevő bizottság az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járt, illetve a jövőben nem járhat el.

1. Ténybeli információk:

Előkészítés: A „Növendék-1” minősítésű siklóernyős a saját tulajdonát képező felszereléssel 2004. augusztus 17.-én a déli órákban érkezett a starthelyre, ahol már körülbelül 10 fő pilóta tartózkodott. A pilóta képzettségét figyelembevéve az időjárás nem volt ideális, ezért 6-8 startot kívárt, majd időtartam repülésre indult.

1. 1. A repülés lefolyása:

A sérülést megelőzően a siklóernyős kb 60 percet repült, majd 150 méter körüli magasságban a starthely fölé repülve fülcsukással süllyesztett. A földtől kb. 4-6 méter magasságon féken tartott ernyője átesett, amely helyzetből nagy sebességgel földetért és nyolc napon túl gyógyuló 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 kárt a vizsgálat befejezéséig a KSzB-nek nem hoztak tudomására.

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme:	34 éves férfi
Szakmai engedélye:	
Egészségügyi	nincs regisztrálva
Képesítései	„növendék-1” vizsgás siklóernyős
Repült ideje/felszállások repülési napló szerint:	
Összesen	nincs nyilvántartva
Utolsó 12 hónapban	nincs nyilvántartva
Utolsó harminc napban	nincs nyilvántartva

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának (üzembentartó szerinti) érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	nem ismert	nem ismert
Kategória	DHV 2-3	
Mentőernyő	nem ismert	nem ismert

1. 7. Meteorológiai adatok:

A mért adatok az Országos Meteorológiai Szolgálat által kiadott jelentések szerint:

- hőmérséklet +25 C⁰
- szélirány D- Dk
- szélsébség 2-4 m/sec
- széllökés 7-8 m/sec

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 nem nyilvános fel-leszálló hely üzemeltetője a baleset idején érvényes működési engedélyeit a kivizsgálónak nem tudta bemutatni.

1. 11. Légijármű adatrögzítők.

A légijárművön (siklóernyőn) 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 Pécsi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Kar Balesetsebészeti és Kézsebészeti Klinika által 2004.08.26- án kiadott Zárójelentés alapján:

„...Bal könyök k.m.n. részének ficama. A háti csigolyák többszörös törése.

St.p.lux. cubiti l.s.

St.p. fact. Vertebre XI-XII susp.....”

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői 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 családtagok 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 pilótát vizsgáztató klub vezetőjének elmondása szerint:

- A pilóta a repüléshez előírt ismeretfelújító foglalkozásokon nem vett részt, ezért a klub 2004. évre a pilótát nem regisztrálta.
- A pilóta az általa használt siklóernyőt a kötelező légialkalmassági vizsgálatra nem mutatta be, bevizsgálását a műszaki vezető nem tudta elvégezni, ezért a klub műszaki vezetője a szóban forgó siklóernyő műszaki alkalmasságáról nem tud tud felelősséget vállalni.nyilatkozni.
- A klub szakmai vezetője 2003-ban felhívta a pilóta figyelmét arra, hogy elméleti képesítése és szakmai gyakorlata elmarad az általa használt siklóernyő által megköveteltől, ezért a típus használatát korainak és ezáltal veszélyesnek tartja.

1. 18. Kiegészítő adatok

A vizsgálat során kiegészítő adatok nem kerültek a KSzB tudomására.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A KSzB meghallgatta a sérültet, akinek elmondása alapján a következő tényeket illetve következtetéseket lehetett leszűrni:

1., A sérült pilótának „Növendék 1” minősítése van, így csak oktató felügyelete mellett repülhetett volna.

2., A baleset idején klub által hitelesített Repülési Naplóval nem rendelkezett, a volt klubja nem regisztrálta, így gyakorlatilag nem volt klubja.

3.,Siklóernyőjének nincsenek érvényes műszaki dokumentációi, így a rendszer az érvényben lévő szakutasítások szerint nem üzemeltethető. A szóban forgó rendszert a pilóta a vizsgálónak kérésére sem mutatta be.

4., A sérülést megelőző manővert (fülcsukásos süllyesztés) a starthely fölött hajtotta végre, amiből arra lehet következtetni, hogy a pilóta vissza akart szállni a starthelyre, holott ott, (elmondása szerint) tíznél több siklóernyős tartózkodott az adott időben.

5., A sérülés a kupola áteséséből következett be, amelyet a pilóta az ernyő kb. 70%-os féken tartása mellett a széllokés miatt nem érzékelt.

6., A pilóta repüléstechnikai kérdésre elmondta, hogy az itt alkalmazott fékhatású repülőmanőverrel Szársomlyó-starthelyen zökkenőmentesen vissza szokott szállni a starthelyre.

3. Következtetések:

A KSzB úgy ítéli meg, hogy a baleset kiinduló okaként a pilóta repüléshez való hozzáállása az, ami a baleset kialakulásához vezetett.

Vitorlázórepülő előéletére alapozva nem tartotta szükségesnek az elméleti képzését, (következő vizsgafokozatára való felkészülést). Oktatója intelmeit figyelmen kívül hagyva olyan minősített technikával repült, amelynek ismeretigénye meghaladta elméleti felkészültségét. Repülése végrehajtásában mellőzte a szakmai előírásokat.

4. Biztonsági ajánlások:

A start előtti nyilvántartással megelőzhetőnek látszik a repülési jogosultsággal nem rendelkező pilóták kiszűrése a repülés lehetőségéből.

A KSzB javasolja:

4. 1. Az MRSZ siklóernyős szakágának, hogy hozzon létre az előírt engedélyekkel rendelkező ideiglenes felszállókon startszolgálatokat, ahol a startra jelentkezőket dokumentálják, és amelyek képesek ellátni őket az adott területen jellemző repülési alapfeltételeket tartalmazó információkkal.

4. 2. Az ideiglenes felszállót üzemeltető, a felszállóhely igénybevételére kidolgozott és közzétett szabályzat alapján jogosult lehetne kizárni a repülésből azokat a pilótákat, akik

- nem rendelkeznek az előírt dokumentumokkal
- nem rendelkeznek a képzettségeiknek megfelelő feltételekkel
- szándékosan megszegik az adott terület repülési korlátozásait

4. 3. A KSzB úgy látja, hogy a siklóernyősök továbbképzése során nagyobb figyelmet kell fordítani a felelősségtudat fejlesztésére irányuló törekvésekre.

Budapest, 2004. november „...*OK*... -n”


Mészáros László
igazgató

