

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

235/2004/ légiközlekedési baleset

**Szársomlyó-hegy starthelyen
2004. 08. 28. 18. 30
NOVA SYNTAX típusú siklóernyő**

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:	légiközlekedési baleset (ACCID)
A légi járműgyártója:	
típusa:	NOVA SYNTAX típusú siklóernyő
azonosítója:	BL 278
A légi jármű tulajdonosa	a sérült
üzembentartója:	a sérült
A baleset napja és időpontja (UTC):	2004. augusztus 28. 18. 30.
helye:	Szársomlyó- 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 (egy nappal később) 2004. augusztus 29.-én 10 óra 31 perckor az MRSZ Biztonsági Szervezet munkatársa jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese:

Augusztus 29.-én 10 óra 35 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának és 10 óra 45 perckor tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét.

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

elnöke:	Janovics Ferenc balesetvizsgáló, elemző
tagja:	Burda Pál 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 a légiközlekedési balesetet megelőzően a légi jármű utolsó légi alkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vett 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 sérült a baleset napján kb.17 órakor egyedül ment fel a Szársomlyó-hegyen kialakított ideiglenes siklóernyős starthelyre, abból a célból, hogy repülést hajtson végre, a tulajdonát képező repülőeszközzel.

A starthelyen egyedül tartózkodott. A starthely szélviszonyai nem voltak ideálisak, ezért várakozásra kényszerült, majd kb. 19 órakor ismét megpróbálkozott a starttal.

1. 1. A repülés lefolyása:

A siklóernyő kupoláját, csak kétszeri próbálkozás után tudta olyan állapotba hozni, hogy a startot „belefutás” módszerével megkísérelje. A megindulást követően a kupola lecsúszott balra, aminek következtében (futás közben) a pilótának is balra kellett tartania. Ekkor sebessége megközelítette a 20 km/ órát, amely kevés volt ahhoz, hogy a kupola a pilótát felemelje a földről. Futását akadályozta egy útban lévő szikla, amelyet átugorva lábszárával, egy keresztbe fekvő karvastagságú huságnak ütközött. Az ütközés következtében bal lábszárán 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:

48 éves férfi

Szakmai engedélye:

Egészségügyi

nincs regisztrálva

Képesítései

„A” vizsgás siklóernyős

Jogosításai

„növendék II Oktató felügyelete mellett, irányításait megtartva, gyakorló repüléseket végezhet...”

Repült ideje/felszállások a pilóta elmondása szerint:

Összesen

kb. 45-50 óra

Utolsó 12 hónapban

kb. 45-50 óra

Utolsó harminc napban

kb. 30-35 óra

KSzB megjegyzése: A pilóta repülési naplója a klubvezetőnél volt, az adatok a klubvezető nyilatkozatán alapulnak.

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának (üzembentartó szerinti) érvényessége:

	ideje	érvényessége
Légi alkalmasság	2004. 07. 31.	2006. 07. 31.
Kategória	DHV- 1	2004. 12. 31.
Mentőernyő	volt	nem ismert

1. 7. Meteorológiai adatok:

A mért adatok a sérült pilóta elmondása szerint:

- hőmérséklet +25 C⁰
- szélirány D-DNy
- szélesség 2-3 m/sec
- szélökés nem volt

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 vizsgálónak nem tudta bemutatni. A pilóta szakmai vezetője elmondta, hogy a repülés színhelye a Duna Dráva Nemzeti Park területének része, amellyel a repülő klub részéről siklóernyős tevékenység szakhatósági engedélyezésére irányuló tárgyalásokat folytatnak. A tárgyalások érdemi része a vizsgált időszakban nem volt lezárva, erről írásban megállapodás még nem született.

1. 11. Légi jármű adatrögzítők.

A légi járművön (siklóernyőn) 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 Pécsi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Kar Balesetsebészeti és Kézsebészeti Klinika Zárójelentése szerint:

„...Fract. Pylon tibiae l.s.b Bal oldalon a tibia distalis harmadában ízfelszínre is terjedő darabos törés látható, mely medial és dorsal felé nyitott szögű tengelyeltéréssel áll...”

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.

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 KSzB-nek a starthelyet üzemeltetőt illetően a következő észrevétele van:

Az üzemeltető az érintett ideiglenes felszállóhelyre szóló engedélyt nem tudott bemutatni.

A sérült pilóta a gyári új felszerelésére (klubján keresztül) 2004. július hónapban felterjesztette a regisztráció és a biztosítás iránti kérelmét, amire a szakág a választ csak a repülést követően küldte meg.

A KSzB kérdésére az MRSZ siklóernyős szakbizottság illetékese a következő választ adta:

1., A légijármű regisztrációja elektronikus úton történik, amelynek gyors végrehajtása a vizsgált időszakban a szervezet költözködése miatt akadályokba ütközött. Ez késleltette a dokumentumok megküldését.

2., A fenti dokumentumok hiányában a légijármű nem lett volna üzemeltethető.

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 siklóernyős pilóta rendelkezett azokkal a személyi alapfeltételekkel, amelyekkel a repülést végre lehet hajtani. A felszerelésére azonban az országos szervezettől nem kapta meg a repülőeszköz regisztrációját és a vele együtt járó ülésbiztosítást igazoló okmányt, ami nélkül a lajstromozásra nem kötelezett légijárművel repülést nem lehet végrehajtani.

A sérült siklóernyős pilóta képesítését tekintve csak oktatója felügyelete és irányítása mellett végezhet gyakorló repüléseket, azonban ez az előírás jelen esetben nem teljesült.

A döntéshozatal pillanatában az időjárás nem tűnt veszélyforrásnak, de a pilóta ismeretei a starttechnikai kérdésekben (az adott szélviszonyokat tekintve) hiányosnak mutatkoztak.

A siklóernyő a pilóta saját tulajdona volt, de annak starthelyzeti viselkedését, a felhúzást követő repülési tulajdonságait még nem ismerte kellő mélységig.

3. Következtetések:

A KSzB úgy ítéli meg, hogy a baleset kiinduló okaként a meteorológiai viszonyok és a pilóta relatív gyakorlatlanságából adódó kedvezőtlen starttechnika játszott szerepet.

A pilóta elmondása alapján a baleset bekövetkezésében szerepet játszhatott repüléstechnikai késés, amikor a kupola a felhúzást követően a szél irányának megfelelően megcsúszott és ezt a mozgást a pilóta nem az irányító zsinórral, hanem a belefutás irányának megváltozásával akarta korrigálni.

A baleset kialakulását jelentősen befolyásolta a véletlenszerűség, amit a mozgásban lévő pilóta kivédeni nem tudott. A belefutás útjában lévő sziklát látta, ezt átugrotta, de a szikla mögötti husángot a sziklától nem láthatta, a kettő közé történő lépés okozta elakadás súlyos lábsérülést okozott.

A balesettel nem függ össze, de a KSzB fontosnak tartja kiemelni a kiképzés rendelkezéseit, hogy:

- a „növendék II” minősítéssel rendelkező siklóernyős pilóta, csak oktató felügyelete mellett repülhet, mert jelen esetben az oktató az időjárási feltételeket tekintve (az adott időpontban) vélhetően segítette volna, vagy nem javasolta volna az eseti start végrehajtását.

- a repülés csak a siklórepülő szakág által kiadott regisztráció után, megfelelő ülésbiztosítással rendelkező légi járművel végezhető.

4. Biztonsági ajánlások:

A KSzB javasolja;

4. 1. a siklóernyős szakszövetség starthelyek kérdésével foglalkozó bizottsága kérje be az üzemeltetőktől a starthelyek tulajdonosainak és a területileg illetékes környezetvédelmi szakhatóság engedélyeit is.

4. 2. az ideiglenes felszállókon legalább a minimálisan szükséges széljelző eszközök telepítésének kidolgozását és bevezetését.

4. 3. a képzésének minden szintjén hangsúlyozni kell a siklórepülők egyéni felelősségérzetének fontosságát!

Budapest, 2004. november „29” -n


Mészáros László
igazgató

