

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet
és
a
Honvédelmi Minisztérium Katonai Légügy Hivatal
Közös Szakmai Bizottságának

ZÁRÓJELENTÉSE

299/2004/ légiközlekedési baleset

Szolnok- repülőtéren 2004. 11. 11- én 13. 20.
PD-103 típusú ejt erny

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. A vizsgálatot szakmai kivizsgáló bizottság a légiközlekedési balesetek és repülésemények szakmai kivizsgálásáról szóló 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet, valamint az állami célú légiközlekedésben bekövetkezett légiközlekedési baleset és repülő esemény szakmai kivizsgálásáról szóló 19/2002. (HK. 8.) HM utasításban foglalta szerint végezte.

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: légitraffikabaleset /ACCID/

A légitraffikabaleset gyártója:

típusa: PD - 103
gyári száma: VELOCITY 001264
A légitraffikabaleset tulajdonosa a sérült
üzembentartója: a sérült
bérlője: nincs

A baleset napja és időpontja (UTC): 2004. 11. 11. 13 óra 20 perc
helye: Szolnok sportrepülőtér

A balesetben súlyos sérültek száma: 1 fő
A légitraffikabaleset rongálódása: légitraffikabaleset sérülést nem jelentettek

A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, (a továbbiakban: PoLéBiSz) és a MH Katonai Légügyi Hivatal (a továbbiakban: HM KLH).

Az eset összefoglaló áttekintése:**A vizsgálat adatai:**

A PoLéBiSz ügyeletére az esetet 2004. november 11.- én 14 óra 30 perckor a Jász - Nagykun- Szolnok-megyei Rendőr Főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának ügyeletes jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletes az eseményről 2004. november 11-én 14 óra 35 perckor tájékoztatta a PoLéBiSz igazgatóját, majd 14 óra 40 perckor a PLH igazgatójának helyettesét.

A PoLéBiSz és a HM KLH közös szakmai kivizsgáló bizottságot jelölt ki (a továbbiakban: SzKB):

elnöke: Janovics Ferenc légitraffikabalesetvizsgáló
tagjai: Dr. Palotás László orvos alezredes MH KLH vizsgáló
 Burda Pál légitraffikabaleset helyszínelő

meghatalmazott képviselő: nem jelöltek
tanácsadók: igénybevétele nem volt szükséges
külföldi szakértők: igénybevétele nem volt szükséges
eseti szakértők: igénybevétele nem volt szükséges

A szakmai bizottsággal szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légitraffikabaleset, illetve a repüléseményt megelőzően a légitraffikabaleset utolsó légitraffikabaleset 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 jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

Az eseményhez vezető okok rövid összefoglalója:

A sérült a tervtábla adatai alapján egyéni szabadeső ugrást (23. sz. feladat) hajtott végre MI-8 típusú helikopterből, 3000 m magasságból, 4 m/s erősségű szélsebesség mellett. Az ugró a szabályosan működő főernyővel a földetérés manőverét - a függőleges és elrehaladó sebesség csökkentését (kilebegtetést) későn kezdte, így a talajt a biztonságosnál nagyobb sebességgel közelítette meg. A földetérés pillanatában jobb lába fűcsomóba akadt, ami az

adott körülmények között az ugró jobb lábára túlzott erőbehatást gyakorolt, ennek következményeként a combcsontja darabosan tört, a medence csontja megsérült.

1. Ténybeli Információk:

Előkészítés:

A sérült ejtőernyős a Magyar Honvédség ejtőernyős válogatott 2004. november 09 - 12- ig tervezett edzőtáborában, mint a Nemzeti Válogatott keret kinevezett tagja vett részt. Az ugrások végrehajtásához elkészített tervtábla adatai alapján az MH F/1 szakutasítása az ejtőernyős kiképzés végrehajtására II. fejezet 13. pont b.) bekezdésében foglalt tervezett 22. számú és végrehajtott 23. számú feladatot hajtott végre.

1.1. A repülés lefolyása:

A sérült a KSzB előtt ismeretlen elemekből felépített szabadesési feladatát 3000 m-ről végrehajtva, a megfelelő magasságon nyitotta főernyőjét. Rosszul számítva ki a földetérést, a főernyő kilebegtetését (a fékezést) későn kezdte meg, így nagy sebességgel ért földet. Lába fűcsomóba akadt, megszakadt a földetérés aerodinamikai stabilitása, az ugró nagy erővel jobb lábával ütközött a talajjal és így sérülést szenvedett. A sérültet nyolc napon túl gyógyuló jobb combcsonttöréssel és medencesérüléssel szállították kórházba.

1.2. Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	-	-	-
Súlyos	1	-	-
Kisebbsémmilyen	-	-	-

1.3. A légi jármű sérülése:

A légi jármű a balesetben kifolyólag nem sérült.

1.4. Egyéb kár:

A baleset folyamán egyéb kár nem keletkezett

1.5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:

Kora, neme:	39 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége:	nem ismert
Szakmai:	nem ismert
Egészségügyi:	nem ismert
Képesítései:	nem ismert
Jogosításai:	nem ismertek

Ugrások száma a bejelentés szerint:

Összesen	2711
Utolsó 12 hónapban	nem ismertek
Utolsó harminc napban	nem ismertek

1.6. A légi jármű adatai

	Gyártási szám	Gyártási év
Főejtőernyő	V 001264	2003
Tartalék ejtőernyő	nem ismert	nem ismert
Tok+ heveder	nem ismert	nem ismert

A KSzB nem kapott lehetőséget az ugró ejtőernyőnek, illetve ejtőernyős iratainak érvényességét igazoló okmányokba történő betekintésre.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Az ugrás idején derült égbolt, szél iránya 60 fokról 3 - 4 ^m/_{sec} erősség stabil szél.

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. Repülési adatok

Az esetben érintett repülési tér állandó működési engedéllyel rendelkezik.

1. 11. Légijármű adatrögzítők

A légijárművön adatrögzítő nem volt, az érintett légijármű típusra és feladathoz nincs is elérve.

1. 12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A légiközlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

1. 13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértő vizsgálatok adatai

A sérült ejtőernyős a feladathoz előírt egészségi alkalmassági igazolását a SzKB- nak nem kívánta bemutatni.

Az ugró balesete után a városi mentőszolgálat gépjárművével került beszállításra a Jász-Nagykun- Szolnok Megyei Hetényi Géza Kórház és Rendelőintézetbe.

A felvételi diagnózis: ejtőernyős ugrás közben jobb oldali combcsont darabos törését észleltük, valamint medence sérülését. Sürgősséggel került felvételre osztályunkra Szakorvosi ellátását, sérüléseinek műtéti rendezését azonnal megkezdték. Állapotát stabilizálták, súlyos sérülése ellenére életveszélyes állapot nem állt fenn.

Igazságügyi-orvos szakértő vizsgálat:

Igazságügyi- orvos szakértő 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 ügyeletes orvos közreműködésének köszönhetően rendszerben 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**1. 17. 1. A Magyar Honvédség részéről:**

Az MH vezérkar főnöke parancsában elrendelte a MH ejtőernyős válogatott keret felkészítő edző táborait. Ebben engedélyezte az MRSZ Együttműködési Megállapodása szerint a kinevezett polgári válogatott kerettagok részvételét.

A MH válogatott keret edz je az ugrás megszervezésére és végrehajtására vonatkozó okmányokat a SzKB rendelkezésére bocsátotta, egyéb szakmai segítséget nem nyújtott.

1. 17. 2. A Magyar Repülő Szövetség részér l:

A SzKB írásban megkereste a Nemzeti Ejtőernyős válogatott keret vezet jét és Információt kért a kinevezett személyek, az együttműködési okirat, valamint a feladatkörök témakörében. Az MRSZ a SzKB kérésére nem kívánt válaszolni.

1. 17. 3. A PLH részér d:

A SzKB levélben kérte a PLH igazgatójától az ejtőernyőzés szabadrepülésre vonatkozó, általa jóváhagyott (1995. évi XCVII. Törvény végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. Rendelet 1. § (4.) /bekezdés 9. pontjában meghatározott szakképzéshez szükséges) tantervek másolati példányát, azonban kérésére a bizottság választ nem kapott.

1. 18. Kiegészít d adatok

A szakmai vizsgálati metodika elvárásai megkövetelik, hogy a vizsgálók figyelme terjedjen ki a feladatvégrehajtók elméleti és gyakorlati felkészítésére, a végrehajtás rendjére vonatkozó szakmai útmutatók meglétére, tartalmára, metodikusságára.

Jelen vizsgálat során a rendelkezésére álló adathiány miatt a SzKB ezeket a szakmai kérdéseket tisztázni nem tudta.

a.) A 141/1995. (XI. 30.) Kormány rendelet 1. § (4.) bekezdés 9. pontja alapján a SzKB megkereste a polgári szakmai felügyelő szervezeteket, hogy biztosítsa a Hatóság által jóváhagyott szabadstílus és légdeszkás ugrásformák kiképzési tantervekbe és esetleges utasításokba való betekintés lehetőségét.

b.) A HM felügyeleti szervekhez küldött hasonló tárgyú kérésre érkezett válasz szerint, ilyen típusú képzés nincs, így nyilvánvalóan tantervekkel a katona ejtőernyős válogatott nem rendelkezik.

c.) A SzKB az együttes rendeletben meghatározott feladatokat és célokat nem érte el, mert a szakmai vizsgálatban érintettek szakmai magatartása nagymértékben nehezítette a részletes, az objektív adatokon alapuló ok-okozati összefüggések feltárását.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

Az ugró, mint a Magyar Repülő Szövetség kinevezett szabadstílus és légdeszka válogatott keret tagjaként, szervezetszerűen vett részt az MH ejtőernyős válogatott részére szervezett ugrásokon.

A szakmai vizsgálat során az esetleges légdeszkával történő ejtőernyős ugrás tényét igazolni nem lehetett, ezért ezt a lehetőséget a baleset esetleges okaként a SzKB nem hozta összefüggésbe.

Tekintettel arra, hogy a SzKB nem vizsgálhatta az ejtőernyős által végrehajtott szabadstílusú ugrásforma elemelt, ezért pontosan nem tudjuk megítélni, hogy a végrehajtott szabadstílusú gyakorlat elemel milyen mértékben befolyásolhatták az ugró munkavégző képességét, térbeli orientációját, helyzetfelismerőkészségét.

A baleset ténye azt igazolja, hogy a gyakorlat egészének és egyes eleminek lehetett olyan együttes élettani hatása, ami, ha minimális mértékben is, de megváltoztathatta az ugró fizikai-pszichikai állapotát. E körülmények befolyásolhatták az ugró helyzetmegítélő képességét, ezért késve és nagy sebességgel, időkényszerben kezdte meg a leszállási manővert. Ezt a kialakult állapotot tekinthetjük a baleset esetleges okforrásaként.

3.) Következtetések:

Az ugrásban résztvevő személy az ugrást vezet edz nek bemutatta okmányait.

A bemutatott dokumentumok alapján rendelkezett mindazon feltételekkel, amelyek az adott ejtőernyős ugrás végrehajtásához el d rtek.

Az ugró szakszolgálati engedélye, egészségi alkalmassága, ugrási jártasságára vonatkozóan részletes adatok nem állnak rendelkezésre, ezért ebben a kérdéskörben érdemi elemzést és következtetést nem lehet tenni.

Az ugrás környezeti feltételei a tervezett és végrehajtott feladathoz megfelelőek voltak. A kijelölt célterület külső akadályoktól mentes, az éghajlati körülmények az ugrás biztonságos végrehajtását nem befolyásolták.

Az ugrás részletei, és a balesetet megelőző körülmények az eseményben szereplő személyek szakmai együttműködésének hiánya miatt nem ismertek, ezért az elemző rész okfejtése a SzKB rendelkezésére álló eseményjelentés adataira alapulnak.

Az elemzés adataira támaszkodva feltételezhető hogy az ugró a rosszul kivitelezett földetérési manőver során a biztonságos feltételeket meghaladó mértékű vízszintes és függőleges sebességgel ért földet. Ez az erőhatás meghaladta a szervezete fizikai tűréképességét, következményként súlyos csonttöréssel járó sérülést szenvedett.

4.) Biztonsági ajánlások:

A szakmai vizsgálat eredményei nem általánosíthatók, az esetre vonatkozó hiányos adatok és információk miatt az elemzés és következtetés csak egyedi esetként értékelhető. A SzKB ajánlásokat nem tesz, a légiközlekedési baleset szakmai vizsgálatát a szervezetek részéről lezártak tekinti.

A szakmai vizsgálatot közvetlenül nem összefüggő tapasztalatok, észrevételek:

A légiközlekedési balesetek megelőzése érdekében, az egységes szakmai elvek és eljárási szabályok rendjének kialakítását segítené az eddig nem tanított ugrásformákhoz szükséges tantervek, iránymutatók egységes kidolgoztatása.

A Polgári Légiközlekedési Hatóság szakmai felügyeleti jogkörét felhasználva koordinálja a szakásostól, eltérő ugrásformák képzési tanterveinek elkészítését. Ilyen ugrásformák külföldről származó ismeretek alapján, tartalmukat, biztonsági ajánlásait tekintve eltérően megfogalmazva terjednek. Az ilyen típusú szabadelvűség sok kockázatot rejt.

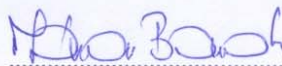
A feladat megvalósításához célszerűnek tűnik, ha a Magyar Repülő Szövetség Ejtőernyős Szakbizottsága kidolgozza, jóváhagyja az alábbiakban felsorolt ugrásformák módszertani tanterveit:

- a, tandem ugrás végrehajtása és szabályai
- b, merülőforduló végrehajtása és tanítási módszertana
- c, légdeszkával, vagy más hasonló tárggyal való ugrás módszertana
- d, légifotózás eszközzel és az ugrások módszertana
- e, bird-man felszereléssel való ugrás eszközei és módszertana

Budapest, 2005. március 22. -n



Mészáros László
Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet
igazgató



Járomi Barnabás ezredes
HM Katonai Légügyi Hivatal
igazgató