

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

163/2005/ légiközlekedési baleset

**Szeged 2005. 05. 22. 15. 15.
Zenit- 290 típusú 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 légitársaság:

típusa: Zenit-290

gyári száma: Z- 99003

A légitársaság tulajdonosa Szeged Délvidéki Aeroklubb

üzembentartója: MRSZ

A baleset napja és időpontja (UTC): 2005. 05. 22. 15 óra 15 perc

helye: Szeged sportrepülőtér

A balesetben súlyos sérültek száma: 1 fő

A légitársaság rongálódása: a légitársaság nem sérült

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 esetre vonatkozó jelentést 2005. július 20-án 13 órakor faxolta át a Hungarocontrol FMP.

A PoLéBiSz ügyeletes tájékoztatta a PoLéBiSz igazgatóját, aki a légiközlekedési baleset, vizsgálatára szakmai kivizsgáló bizottságot jelölt ki.

Bizottság elnöke: Janovics Ferenc eseményvizsgáló

Bizottság tagja: Farkas Attila ügyeleti technikus

meghatalmazott képviselők: nem jelöltek

eseti szakértők: felkérésükre nem volt szükség

A szakmai bizottsággal szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet megelőzően az ügyben érintett légitársaság utolsó légialkalmassági felülvizsgálatában, illetőleg az érintett szakszemélyzet utolsó szakmai minősítésében nem vettek részt. A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem jártak, illetve a jövőben nem járhatnak el.

1. Ténybeli információk:**Előkészítés:**

A balesetben érintett ejtőernyős tanuló a Szeged Délvidéki Aero Klub által szervezett légtér bekötött rendszerű tanfolyamának elméleti szakaszát befejezte. Az oktató az ugró jelenlétében behajtogatta az ejtőernyőt, és az ugrásra történő felkészülésként szóban végigismételték az ugrás folyamatát.

1. 1. A repülés lefolyása:

A tanuló szabályosan nyitotta az előírt magasságon a főernyőt és megkezdte az ereszkedést. Elmondása szerint jól látta az előzőleg egyeztetett azonosítási pontokat és folyamatosan tudta követni a megbeszélte fordulókat.

Látta a széljelzőt is, bár nem tudta eldönteni, hogy akkor is tartania kell-e magát a megbeszéltekhez, ha nem lát szélirányt, az időlegesen beállt szélcsend miatt.

Ekkor döbbsent rá, hogy az oktatáshoz használt rádiót nem kapcsolta be, noha oktatója felhívta a figyelmét arra, hogy a leszálláshoz vissza fogja igazolni az ugró által választott rárepülési irányt és a leszálláshoz választott magasságot. Ez utóbbi annyira elbizonytalanította, hogy a földetérés fázisában nem lebegtette ki a kupolát és a talaj egyenetlenség miatt a bal lába elakadt.

A tanuló repüléstechnikai hibájából eredően, (nyolcnapon 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:

A baleset folyamán egyéb kár nem keletkezett

1. 5. A személyzet adatai

A légi jármű parancsnoka:	
Kora, neme:	20 éves férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége:	nincs
Szakmai:	nincs
Egészségügyi:	2010. 02. 17.
Képesítései:	növendék
Jogosításai:	tanfolyam által előírt feladatok
Ugrások száma ugrókönyv szerint:	
Összesen	01
Utolsó 12 hónapban	nem ugrott
Utolsó harminc napban	nem ugrott

1. 6. A légi jármű adatai

A légi jármű légi alkalmasságának érvényessége:

	Gyártási	Követk. felülvizsg.
Főjtőernyő	Sz: Z-99003	2005.12.31.
Tartalék ejtőernyő	Tip: SW-99093	2005.12.31.
Tok+ heveder	Tip: Zenit tanuló	2005.12.31.

1. 7. Meteorológiai adatok:

Az ugrás idején derült égbolt, szélcsend.

1. 8. Navigációs berendezések.

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

1. 9. Összeköttetés.

A tanuló sisakjában beépített rádió volt a leszállási manőver segítése céljából, azonban azt sem az oktató, sem az ugrató parancsnok nem kapcsolta be. Az ejtőernyős tanulótlól az első ugrásakor ez a mozdulat nem várható el.

1. 10. Repülőtéri adatok

Az esetben érintett repülőtér működési engedéllyel rendelkezett.

1. 11. Légijármű adatrögzítők

A légijárművön 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 sérült ejtőernyős a feladat megkezdése előtt érvényes egészségi alkalmassági igazolással rendelkezett.

A Szegedi Tudományegyetem Traumatológiai Klinika a bal oldali belboka törését állapította meg. A sérült 2005. július 05- én fokozatos terhelési javaslattal gyógyultan távozott.

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

1. 17. 1. Az ejtőernyős üzem szervezője a balesetet, amely 2005. május 22- én történt, csak a MRSZ Budaörs Info- nak jelentette be A PoLéBiSz a bejelentésről, csak július 20- án szerzett tudomást, így a vizsgálat jelentős késéssel kezdődhetett meg.

1. 17. 2. Az ugrást szervező repülőklub által beküldött Ugrásvezetői Napló fénymásolata nem az ugrás napjáról készült, hanem tévedésből a május 21- i üzemnapról. Így a baleset regisztrálásának hiánya érthető, hiszen a baleset egy nappal később történt.

1. 18. Kiegészítő adatok

Kiegészítő adatok, amelyek a vizsgálatot befolyásolhatták volna, nem kerültek a PoLéBiSz tudomására.

1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

A bizottság a rendelkezésére álló adatok és okmányok alapján megállapította, hogy az oktatás folyamata a Kiképzési Tematika által előírt **„Tansegédlet kézikönyv a tanulóknak, amellyel minden tanulóknak rendelkeznie kell”** hiányában nem követhető.

A baleset a leszállás utolsó fázisában következett be, amikor is az ugrót több dolog zavarta. Szélcsend volt, amelyről a felszállást megelőzően nem volt szó. A felszerelt rádióból nem várható segélyt, mert akkor döbbsent rá, hogy az nem lett bekapcsolva.

A rádió bekapcsolását és üzemképességének ellenőrzését vagy a földön az ugrásra való beszállás előtt az oktató, vagy a repülőgépben a kiugrást megelőzően az ugrató parancsnok hajtja végre.

A tanuló, a kommunikációt segítő jelekkel és jelzésekkel tisztában volt, de ilyen jelzéseket a földről részére nem adtak.

Az ernyő kifékezésének elmulasztására csak abból következtetett, hogy földetérése után a főernyő eléje vágódott, ami arra mutat, hogy a kifékezés, lebegtetés elmaradt.

3.) Következtetések:

A tanuló elmondása szerint az oktatás lelkiismeretes és alapos volt, ezért írta alá a képzés megfelelését, és az ugrás vállalásáról szóló nyilatkozatot.

Az ugró nem tudhatta, hogy képzése a tematika előírása alapján csak akkor folytatható, ha névre szóló, bekötött légcellás kézikönyvvel rendelkezik.

Az ugró a feladat végrehajtása előtt hiányosságot nem érzékelt, az ugrás folyamatát jól követte az utolsó fázisig. Az ugró a földetérés mozzanataira, az általa tett mozdulatokra nem emlékszik, valószínűsíti, hogy kisebb pánikhelyzetben volt.

Az oktató, bár érzékelnie kellett, hogy rádión keresztül tett utasításait a levegőben lévő tanuló nem hajtja végre, nem készült fel arra, hogy növendékének a leszállás fázisában segítségre lehet szüksége. Amikor feladatként nincs előre kijelölve a földi irányítás lekötése, kevés az esély arra, hogy a tanuló a földön lévő oktató hangos szóval történő utasítását a leszállás fázisában követni tudja.

A tanuló, bár tanulta a vízszintes sebesség gurulással történő levezetését, a veszélyes földetérés pillanatában nem volt képes alkalmazni.

4.) Biztonsági ajánlások

A KSzB véleménye az eset elemzése alapján az, hogy a Bekötött légcellás ejtőernyős tanfolyamot szabályozó Kiképzési Tematika biztosítja a tanulóképzés balesetmentes végrehajtásának feltételeit. A szabályozók és követelmények betartásával az ilyen és hasonló balesetek elkerülhetők, ezért a KSzB ajánlást nem fogalmazott meg.

Budapest, 2005. november 21- n.- n.

Mészáros László
igazgató