

# **Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet**



## **ZÁRÓJELENTÉS**

**235/2005 légiközlekedési baleset**

**Őcsény 2005. 09. 16. 16 30.**

**Qween Spead- 340 típusú tandem ejtőernyő**

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 légitársaság: - gyártója:**

- típusa: QWEEN SPEAD-340 ejtőernyő

- gyártási száma: ZTH 340001612

**A légitársaság - tulajdonosa**

a tandempilóta tulajdona

- üzemeltetője: Magyar Repülő Szövetség

**A baleset: napja és időpontja (UTC):  
helye:**

2005. szeptember 16. 16. óra 30 perc.  
Öcsény sportrepülőtér

**A balesetben súlyos sérültek száma:**

1 fő

**A légitársaság rongálódásának mértéke:**

nem sérült

**Lajstromozó állam:**

lajstromozásra nem kötelezett

**Lajstromozó hatóság:**

nincs

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

**Az eset összefoglaló áttekintése:** A földetéréskor az utas többszörös bokatorést szenvedett.

**A vizsgálat adatai:**

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 2005. szeptember 16-án 16. 45-kor a helyszínen jelenlevő oktató jelentette be.

A PoLéBiSz ügyeletese az esetet;

16 óra 50 perckor jelentette a PoLéBiSz igazgatójának, majd

16 óra 55 perckor tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét.

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára kivizsgáló szakmai bizottságot küldött ki, amelynek

elnöke: Janovics Ferenc balesetvizsgáló, elemző

tagja: Pataki Ferenc helyszínelő technikus

eseti szakértő: igénybevétele nem volt szükséges

A kivizsgáló szakmai bizottsággal szemben összeférhetetlenség nem merült fel, továbbá a légiközlekedési balesetet megelőzően a légitársaság utolsó légialkalmassági 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 tandempilóta az ugrás előtt megtartotta a kötelezően előírt utas-felkészítést, majd felszerelve utasát repülőgépbe szálltak.

**A repülés lefolyása:** A kiugrás 2500 méterről rendben megtörtént, a főernyő a tervezett magasságon kinyílt. A tandempilóta utasával ereszkedés közben (700-800 méteren) a gyakorlatban is átismételték a leszállás mozzanatait, majd folytatva az ereszkedést a megfelelő (120 méter) magasságon megkezdték a leszállást.

A pilóta az előzetes felkészítésnek megfelelően felszólította az utast, hogy emelje fel a lábait. A pilóta elmondása szerint a földetérés előtt az utas lába kb. 30 méteren fel volt emelve és a leszálló manőver eseménymentesnek tűnt. Kilebegtetéskor azonban érezte, hogy az utas lába leért, de ekkor már a földön voltak. Az utas lába a földetéréskor elakadt, melynek következtében nyolc napon túl gyógyuló sérüléseket szenvedett.

#### 1. 2. Személyi sérülések

| Sérülések        | Személyzet | Utas | Egyéb személyek |
|------------------|------------|------|-----------------|
| Halálos          | -          | -    | -               |
| Súlyos           |            | 1    |                 |
| Kisebb/semmilyen | -          | -    | -               |

#### 1. 3. A légijármű sérülése:

Az ugráshoz használt légijármű nem sérült.

#### 1. 4. Egyéb kár:

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a KSzB-nek nem hoztak tudomására.

#### 1. 5. A személyzet adatai:

A légijármű parancsnoka:

Kora, neme: 34 éves férfi  
 Szakmai engedélye: ejtőernyős oktató  
 Képesítései: tandempilóta  
 Orvosi érvényessége: 2005. 10. 07.

Szakmai gyakorlata:  
 Összesen 661 ejtőernyős ugrás  
 Utolsó 12 hónapban: 41 ejtőernyős ugrás

#### 1. 6. A légijármű adatai:

A légijármű légialkalmasságának érvényessége:

(A bejelentőlap alapján:)

|                              | adatok          |
|------------------------------|-----------------|
| Főejtőernyő típusa           | QWEEN SPEAD 340 |
| Főejtőernyő gyári száma      | 340001612       |
| Főernyő érvényes             | 2006. 06. 29.   |
| Tartalékernyő típusa         | TWIN            |
| Tartalékernyő érvényessége   | 2005- 12. 31.   |
| Tartalékernyő gyári száma    | 0039            |
| Heveder típusa / gyári száma | NEXT/1594       |

#### 1. 7. Meteorológiai adatok:

Konkrét meteorológiai adatok nem kerültek rögzítésre, mert a baleset kialakulásában nem játszottak közre.

**1. 8. Navigációs berendezések.**

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

**1. 9. Összeköttetés:**

Rádióösszeköttetés nem volt, a használatát a Kiképzési Tematika nem ajánlja.

**1. 10. Repülőtéri adatok:**

A repülőtér működési engedélyében az ejtőernyős ugrás jóváhagyott tevékenység.

**1. 11. Légijármű adatrögzítők:**

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

**1. 12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok:**

A légiközlekedési balesetkor roncs nem keletkezett.

**1. 13. Az orvosi vizsgálatok adatai:**

A Zárójelentés kiadásáig az utas sérüléséről kiadott Zárójelentést a KSzB nem kapott.

**Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat:**

Igazságügyi orvosszakértői vizsgálatra a sérülés jellegét figyelembe véve nem volt szükség.

**1. 14. Tűz:**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

**1. 15. A túlélés lehetősége:**

Életveszély nem állt fenn, a mentőegységek értesítése a jelenlévő oktató által rendben megtörtént. A mentés megkezdése 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 KSzB- nek nincs a szervezeteket illetően észrevétele.

**1. 18. Kiegészítő adatok:**

Kiegészítő adatokat nem hoztak a KSzB tudomására.

**1. 19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:**

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

## 2. Elemzés

A tandempilóta rendelkezett azokkal a feltételekkel, amellyel az ejtőernyős ugrást önként vállaló képzettség nélküli személyek szállítására a szakmai szabályozó előír. Technikai felszerelése jól működött, a baleset kialakulásánál nem játszott szerepet.

A pilóta utasát felkészítette a feladatra, majd az erre a célra kötelezően előírt nyilatkozatot az utas aláírta. A pilóta szerint az utas viselkedésén nem látszott az ugrás előtt-alatt, hogy pánikban lett volna.

Szemtanú elmondása szerint teljesen normál leszállásnak látszott, ezért a földet érés közelében lévő szemtanú el is fordult, majd a tandempilóta kiáltására (melyben segítséget kért) figyelt fel.

## 2. Következtetések:

Az utas meghallgatásakor elmondta, hogy előkészítését a tandemugrásra megfelelőnek tartotta és tudta mit kell tennie földetérés előtt. A KSzB kérdésére a pilóta elmondta, hogy a leszállás előtti „iskolakör” fázis után (ellentétben a Kiképzési tematika előírásaival) az utas folyamatos tájékoztatása a magasság csökkenéséről elmaradt. Az utas leírta, hogy próbálta, de nem bírta teljesen magasan tartani összezárt lábait, azonban a földre való érkezéskor lábainak lerakása ösztönös lehetett, mert nem emlékezett, hogy tudatosan lábon akart volna maradni.

A tandempilóta elmondta, hogy az utas lábát, a földet éréskor nem láthatta, de közvetlenül a földet érés előtt megismételte az utas felszólítását, hogy tartania kell a lábát, igaz, hogy az utas ezt a figyelmeztetést nem reagálta vissza.

Szubjektív megítélés kérdése, hogy a tandempilótának ekkor meg kellett volna változtatni a leszállás módszerét, vagy ekkor már késő volt változtatni a szóban elmondott, és a levegőben gyakorolt mozzanatokon. A pilóta a földet érés pillanatában érzékelte, hogy az utas lába elakadt, azonban változtatni a leszállás technikáján ekkor már nem tudott.

## 4. Biztonsági ajánlások:

A KSzB az elmondottak alapján nem talált olyan indokot, amely biztonsági ajánlás kiadását tenné szükségesnek.

Budapest, 2005. december 14– n.

Mészáros László  
igazgató