



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS 2014-315-4POL KBSZ sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY

Helyszín: Kiskunfélegyháza Dél 10km
Ideje: 2014. augusztus 2. 16 óra 20 perc

FE-083: azonosító jelű
Skaywalk Poison : típusú siklóernyő

A szakmai vizsgálat célja légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megítélése. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítás.



MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET
Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS

KBSZ sorszám:	2014-315-4POL
MRSZ REBISZ eseményszám:	16-2014
Üzembentartó:	MRSZ
Tulajdonos:	Légijármű-vezető
Gyártó:	Skywalk GmbH & Co.KG
Típus:	Poison
Azonosító jele:	FE-083
Az eset helye:	Kiskunfélegyháza Dél 10km
Eset ideje:	2014. augusztus 02. 16 óra 20 perc
Eset kategóriája:	Baleset

ÁTTEKINTÉS

A légijármű-vezető Sárhegyről történő startolás után a kedvező meteorológiai helyzetet kihasználva távrepülést hajtott végre déli irányú repüléssel. 16 óra körül zivatarok kezdtek kialakulni, ezért megfelelő leszállóterepet választott ki Kiskunfélegyházától délkeletre. A végsiklás végrehajtása közben légörvény hatása miatt a siklóernyője összeomlott, amit már nem tudott repülőképes helyzetbe hozni és a kis magasság miatt mentőernyő használatára sem volt lehetősége. Ennek következtében egy út melletti kukoricásba zuhant, gerincsérüléseket szenvedve. Egy a közelben tartózkodó szemtanú értesítette a mentőket, akik a kecskeméti kórházba szállították.

Az eseményt a KBSZ-hez a Bács-Kiskun Megyei Rendőr Főkapitányság jelentette.
A KBSZ a légiközlekedési baleset vizsgálatát az MRSZ ReBiSz hatáskörébe utalta.

Az esemény szakmai vizsgálatát **Dusa János MRSz ReBiSz eseményszakértője** végezte.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja: **2014. november 24.**



1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 A repülés lefolyása:

A siklóernyős pilóta az időjárási körülmények elemzése alapján hosszabb idejű repülést, esetlegesen távrepülés végrehajtását tervezte.

Sárhegyről (Gyöngyös) startolt 11 óra körül. Az egyre szaporodó cumulus felhők láttán a távrepülés mellett döntött és déli irányba indult. Vizuális navigálással repült, GPS műszerének meghibásodása miatt, ami nem okozott számára nehézséget a több éves repülési tapasztalat mellett. A Tiszához közelebb tartva Kecskemét MTCR-t keleti oldalról kerülte. Repülés közben rádiókapcsolatot nem létesített senkivel.

16óra körül a cumulus felhőzet sűrűbb és erősebb lett, zivatar gócok kialakulása volt látható. Kiskunfélegyházát 10km-re elhagyva, „Galambos” tanyák körzetében a légi jármű-vezető leszállásra alkalmas terepet keresett, lehetőleg közlekedési út közelében. A végső siklás során alacsonyan, váratlanul turbulens áramlásba került, aminek hatására a siklóernyő összeomlott. A pilóta az ernyőt nem tudta repülőképes állapotba hozni és a kismagasság miatt mentőernyő nyitása sem volt célszerű. A pilóta a rendezetlen siklóernyővel lezuhant és súlyos sérülést szenvedett. Egy a közelben tartózkodó szemtanú látta a balesetet és értesítette a mentőket, akik a sérült légi jármű-vezetőt a kecskeméti megyei kórházba szállították.

1.2 Személyi sérülés: súlyos sérülés

1.3 Légi jármű rongálódás: nem történt

1.4 Egyéb kár: nem keletkezett

1.5 A légi jármű-vezető adatai:

1.5.1 Kora, neme:	57 éves férfi
Képesítése:	Pilóta III
Jogosítása:	Pilóta III
Eü. Érvényessége:	n.a.
Összes repült ideje:	237óra
Összes felszállása:	525
Típuson repült ideje:	72óra
Típuson felszállása:	67
Előző évben repült ideje:	5óra 49perc
Előző évben felszállása:	16
Előző hónapban repült ideje:	1óra 58perc
Előző hónapban felszállása:	2
Utolsó napon repült ideje:	5óra 11perc
Utolsó napon felszállása:	1



1.6 A légi jármű adatai:

1.6.1 A siklóernyő:

Típusa:	Poison	
Azonosító jele:	FE-083	
Gyári száma:	SGPMS-130-14076	
Gyártó ország:	GERMANY	
Gyártó vállalat:	Skaywalk	
Gyártási év:	2006	
Alkalmassági biz. száma:	n.a.	
Érvényessége:	2015.02.15.	
Üres tömege:	6.5kg	
maximális felszálló tömege:	115kg	
minimális felszálló tömege:	90kg	
	összes felszállás:	összes repült idő:
gyártás óta:	n.a.	n.a.
karbantartás óta:	n.a.	n.a.

1.7 Meteorológiai adatok:

Szélirány: változó szél sebesség: 0-1m/sec
Felhőzet: közepes Felhőalap: 1500m
Hőmérséklet: 30°C Látás távolság: 10km felett

1.8 Navigációs berendezések: nem volt, nincs rendszeresítve

1.9 Összeköttetés: a repülés folyamán nem volt

1.10 Felszállóhely és leszállóhely adatai: starthely: Sárhegy

1.11 Légi jármű adatrögzítők: nem volt, nincs rendszeresítve

1.12 A roncsra és a földet érésre vonatkozó adatok: roncs nem keletkezett

1.13 Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:

igazságügyi orvos szakértői vizsgálatra nem volt szükség

1.14 Tűz: nem keletkezett

1.15 A túlélés lehetősége: a szemtanú segítségével és a sérült közreműködésével a mentők viszonylag gyorsan kórházba szállították a siklóernyős pilótát

1.16 Próbák és kísérletek: Elvégzésére nem volt szükség.

1.17 Szervezetek jellemzése: az esemény szempontjából érdektelen

1.18 Kiegészítő adatok: Beszerzésére nem volt szükség.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek: Az esemény vizsgálata hagyományos módon történt, új módszer alkalmazására nem volt szükség.



2. ELEMZÉS

A légitársaság vezető az előírásoknak megfelelő felszereléssel és karbantartott siklóernyővel rendelkezett, az időjárás alkalmas volt a repülés végrehajtásához.

A repülés a VFR repülés szabályainak megfelelően történt.

A pilóta, észlelve az időjárás kedvezőtlen változását helyes döntést hozott a leszállás végrehajtására.

A végsiklásban, kismagasságban véletlenszerűen történt a siklóernyő kupolájának összeomlása, aminek következtében a légitársaság vezető a kukoricásba zuhant és súlyos sérülést szenvedett. A magas kukorica miatt a szemtanú és a kikerített mentőszemélyzet nem találta a pilótát, akinek ezért több métert kellett kúszni-mászni, hogy az útszélét elérve fellelhető helyzetbe kerüljön.

Nem merült fel arra utaló bizonyíték, hogy a balesetet a légitársaság bármely elemének műszaki meghibásodása, vagy alkalmatlansága okozta volna.

Az esemény bekövetkezésének nem ok-okozati összefüggéseként megállapítható, hogy a pilóta időbeni korházba kerülése a véletlennek köszönhető.

1. Ha a szemtanú nem látja a lezuhanást, nem történik meg a mentők értesítése.
2. Ha a pilótának sikerül a telefonján segítséget kérni, a nagybani vizuális tájékozódás alapján nem volt képes a lezuhanás helyét pontosan meghatározni, így felkutatása több órát is igénybe vett volna, beláthatatlan következményekkel.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

A siklóernyős pilóta megfelelő felkészültséggel és tapasztalattal rendelkezett a repülés végrehajtásához.

A légközlekedési baleset előre nem látható környezeti tényező (időjárási körülmény) változása miatt, véletlenszerűen következett be.

3.1 Kockázat értékelés

Az esemény bekövetkezése a valószínűség szempontjából itélve „lehetséges”-nek minősíthető, számmal kifejezve 3 értékű. Az esemény súlyosság tekintetében, „D”-enyhén kockázatos osztályba sorolható.

Kockázat értékelés indexe 3D ami azt jelenti, hogy az esemény enyhén kockázatos, rendellenesség, „elfogadható kockázatú esemény”.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

5. AZ ÉRINTETT SZERVEZETEK, SZEMÉLYEK MEGJEGYZÉSEI

Budapest, 2014. november 24.

.....
Dusa János
eseményvizsgáló