

Vitorlázó repülőgép vészelhagyás Namíbiában

Visszacsatolás

Sosem gondoltam volna, hogy valaha is ejtőernyővel kell elhagynom egy vitorlázó repülőgépet.

2016. január 11-én Bitterwasserben – az előző napokhoz hasonlóan – felszállásra készülődtünk a CVITT Nimbus 4 DM típusú gépével. A fedélzeten volt 4 palack víz, több csomag étel, elsősegélycsomag, két vészhelyzeti adó és egy Spot adó nyomkövetés módban. Teljesen felkészültünk egy esetleges terepre szállásra a sivatagban.

13:30 körül szálltunk fel, de a termikek nem voltak túl erősek, kellett némi idő, hogy 3000m fölé emelkedjünk, miközben gomolyfelhők észak-nyugati irányban, Pokweniand felé sodródtak.

3300 méter magasságig emelkedtem bal spirálban egy nagy átmérőjű, átlagos, de nem túl erős termikben, 1,7 m/s-os emelésben. Ott döntöttem a termik elhagyása mellett a legközelebbi, legfeljebb 15 mérföldre levő kumulusz irányába.

A termiket kb. 110-120 km/h közötti sebességgel hagytam el, az ívelőlapot fokozatosan állítottam 0 állásba, miközben a gép megindult lefele és balra, a cérna pedig kifelé tért ki. Minden igyekezetem ellenére a gép lapos dugóra emlékeztető módon kezdett el gyorsulni. Eközben úgy éreztem, hogy az oldalkormányt nem tudom jobbra kitéríteni. Pár spirál után a gép hossz- és keresztengely körüli stabilitása rohamosan tovább csökkent és éreztem, hogy nem tudok úrrá lenni a helyzeten. Ezért a gépet azonos irányba egy szándékos normál dugóhúzóba vezettem, miközben az ívelőt teljesen negatív állásba állítottam.

A gép hirtelen esett dugóhúzóba, amiből pár gyors, 360 fokos perdület után jött ki, és az oldalkormány is visszanyerte hatékonyságát. Eddigre már alacsonyra kerültünk, de ami rosszabb, bőven túl voltunk a VNE-n.

A kivételnél tudtam, hogy a gép nem fogja bírni ezt a manővert, de el kellett kerülnünk a becsapódást. Szóltam Chantalnak: "ki kell ugranunk". Ahogy várható volt, két reccsenést hallottunk, majd láttam ahogy a jobb szárny leszakad, megismételtem: "ugrás!". A másik szárny szinte ugyanakkor tört le. Féklapot egyáltalán nem használtam.

Tényleg nem tudom hogy mi vezetett a gép feletti uralmam elvesztéséhez, és csak remélni tudom, hogy a vizsgálóbizottság megerősíti majd, hogy nem én voltam az esemény okozója, de jöjjön aminek jönnie kell.

Úgy tűnt számomra, hogy ami a gépből maradt még mindig megfelelő magasságban van, pörgő mozgás nélkül. Kinyitottam a kabint, oldottam a hevedereket. Nehéz volt elhagyni a gépet, főképp mivel nem volt könnyű lábamat a műszerfal alól kihúzni. Kezeimmel támaszt kerestem, hogy végül jobb kézzel balra tudjam lökni magamat.

Miután kiugrottam, a gép stabilizálódni látszott vízszintesen, Chantalnak nem volt gond az ugrás és a kezében volt az ernyő kioldója.

Beletelt egy kis időbe az ernyő kioldójának a megtalálása. Amilyen gyorsan csak lehetett megrántottam, az ernyő azonnal kinyílt, de mivel a hevederek lazák voltak, ezért a középső csat az arcomba csapódott, a heveder pedig a lábam alá csúszott. Szerencsére – valószínűleg reflexből – szorosan kapaszkodtam. Kevesebb, mint 20 másodperc alatt leértem, majd derékka keményen a földnek csapódtam.

Chantalnak nem voltak ilyen problémái, tölem nem messze ért földet. Szerencsére gyorsan megtaláltuk egymást, de szem elől veszítettük a gépet, illetve nem láttuk a roncsot. Ekkor 14:40 volt, a dűnék között 43 fok árnyékban... Semmi nem volt nálunk, az összes túlélő cuccunk a gépben maradt. De még ha meg is találtuk volna, valószínű akkor sem maradt semmi használható eszköz sem, és vizünk sem volt.

Habár a Spot mutatta végső pozíciónkat, és Jean-Claude Penaud, aki követte repülésünket, azonnal riadót fújt Bitterwasserben, csak másnap reggel mentettek minket néhány pokwani pilóta közreműködésével. Egy UL repült el fölöttünk hajnalban, a mentőcsapat pedig egy órával később érkezett. Miután a délutánt és az egész éjszakát a sivatagban töltöttük, el lehet képzelni, hogy mennyire örültünk ennek. A víz kimondhatatlan élvezet volt így kiszáradva. Engem a Windhoek-i kórházba vittek. A diagnózis: egy törött farkcsont és három összeroppant csigolya. Chantal visszavitték Bitterwasserbe, és csak másnap találkoztam vele Windhoekben.

Most már biztonságban vagyunk, de necces volt. Átgondolva láttam, hogy sok hibát vétettünk, melyek rontották a helyzetünket, és akár végzetessé is válhattak volna. Megpróbálom felsorolni és elemezni ezeket.

- Chantal nem hallott engem a manőverek közben, és meglepődött, amikor a kabintető kinyílt. Akkora a szélzaj ilyen nagy sebességnél, hogy kiabálva kell kiadni minden utasítást.
- A kabintető eldobása közben nem jutott eszembe a Nimbus 4-en alkalmazandó eljárás, amivel időt vesztettem. Ezt minden felszállás előtt fel kell újra idézni.
- Soha nem ugrottam ejtőernyővel. Chantal már egyszer igen, és ez hasznára is volt. Ezt is ki kell egyszer próbálni gyakorlásképp. Ugyancsak gyakorolni kell a repülőgép vészelhagyását.
- Nem húztam meg megfelelően az ejtőernyő hevedereit és majdnem kicsúsztam belőlük. Még ha kényelmetlen is, a hevedereket még beszállás előtt mindig szorosan meg kell húzni.
- Nem az ejtőernyőhöz kötöttem a Spot adót, hanem hátul helyeztem el, hogy a nyomkövetéshez jó kilátást biztosítsak. Emiatt nem tudtam az SOS funkciót se bekapcsolni. A Spot adót mindig az ejtőernyőhöz kell rögzíteni.
- Mindent a gépben helyeztünk el, nem volt semmi nálunk. Se víz, se túlélő felszerelés, se szemüveg, se telefon (ez a sivatagban még nem probléma, de azzá vált a későbbi napokban). Nem voltak irataink, jogosítványaink, semmi. Sok zsebes

nadrágban kellett volna repülni, amiben el tudjuk helyezni a felszerelés egy részét, kezdve a vészhelyzeti adóval.

- Szinte mindenre felkészültünk, kivéve egy ejtőernyős ugrásra. Minden repülés előtti felkészüléshez hozzá kell tartoznia ennek is.
- Nem ellenőriztük a repülő biztosítását. Felszállás előtt ezt mindenképp ellenőrizni kell, különösen ha az otthonodtól távol repülsz.

A délután és az éjszaka megerőltető volt a dűnék között, de egy pillanatra se veszítettük el a reményt, és tudtuk, hogy megtalálnak minket. Persze sokkal jobb módjai is vannak egy éjszaka eltöltésének a csillagok alatt.

Befejezésül szeretnénk köszönetet mondani Jean-Claude Penaudnak, aki a riasztást adta és koordinált mindent, Jean-Renaud Faliunak és Eckard Förtschnek, aki támogatott és segített minket a nehéz pillanatokban és a pokweni csapatnak, akik megmentettek minket.

Köszönjük a Flarm csapatnak, akik egész éjjel dolgoztak a többi vitorlázó Flarm logfájljainak és a kiripotibi Flarm radar adatainak feldolgozásán. Ez segített megerősíteni a Spot jeladó adatait, és segített a mentőcsapatoknak, hogy megtaláljanak minket, amint felkelt a nap. Az OGN (Open Glider Network) széleskörű elterjedése biztonsági elemmé válhat, ami elősegíti a gyors reagálást hasonló esetekben.

Végezetül köszönjük Daniel Davidnek, hogy segített a baleset következményeinek felmérésében, intézte a biztosításokat, stb. Valamint mindazoknak, akik támogattak minket.

Köszönöm, hogy elolvastátok, és remélem, hogy hamarosan találkozunk a frekvencián.

Toulouse, 2016. január 26.

François HERSEN

További információk:

- François Hersen: 8000 repült óra, ebből 5000 ASH25-ön és ASH30-on és 70 óra Nimbus 4DM-en.
- Chantal Hersen ; 3000 repült óra, és még némi ASH25-el és ASH30-al.
- A Nimbus 4 súlypontja ugyanaz volt, mint az előző napokban. A szárnyban nem volt üzemanyag.
- Nimbus 4DM, s/n 52, D-KCIT