



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2007-294-4

LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Szolnok-repülőtér

2007. július 8.

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.

Jelen vizsgálatot

- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Kbt. és a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelet együttesen a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálják:

- a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről,
- b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről.)

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége 2006. december 31. napjáig a Kbt.-én, 2007. január 1-jétől a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten - melyet 2007. július 1-jétől a 167/2007. (VI. 28.) Korm. rendelet módosított - alapul.

Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a nem súlyos repülőeseményeket, illetve légiközlekedési rendellenességeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna

Meghatározások és rövidítések

BISZ	Biztonsági Szervezetek (továbbiakban BISZ)
DHV	Deutscher Hängegleiter Verband Német Fügővitorlázó Szövetség
GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
ICAO	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága (továbbiakban PLI)
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
Vb	Vizsgálóbizottság
MESZ	Magyar Ejtőernyős Szövetség

Az eset összefoglalása

Az eset kategóriája	légiközlekedési baleset
A légi jármű típusa	ZENIT – 260
felség- és lajstromjele	lajstromozásra nem kötelezett légi jármű
gyári száma	Z 01075
tulajdonosa	magán tulajdon
üzembentartója	nincs
bérlője	a sérült
Az eset napja és időpontja (UTC) helye	2007. július 8. 14 óra 20 perc Szolnok-sportrepülőtér
Az eset kapcsán sérültek száma	egy fő
A légi jármű rongálódásának mértéke	két tartósinór elszakadt
Lajstromozó állam	lajstromozásra nem kötelezett légi jármű
Lajstromozó hatóság	nincs
A gyártást felügyelő hatóság	Nemzeti Közlekedési Hatóság
Az eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet	Közlekedésbiztonsági Szervezet (továbbiakban KBSZ)

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2007. július 8-án 15 óra 00 perckor a MH REBO ügyeletes tisztje jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2007. július 8-án 15 óra 4 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének,
- 2007. július 8-án 15 óra 13 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2007. július 9-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

Az eseményvizsgálat áttekintése

A KBSZ 2007. augusztus 02-án textilspecifikus vizsgálatok elvégzését rendelte meg az ejtőernyő zsinórzatával kapcsolatosan az INNOVATEX Rt. Kémiai és Mérnökszolgálati Osztályától.

A baleset katonai repülés során történt. Az MH illetékes szervei jogi hiányosságokra hivatkozva a baleset körülményeiről szóló jegyzőkönyvet csak 2007. november 7-én adták át a KBSZ-nek.

Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2008. július 22- én megtartott záró megbeszélésen a MRSZ REBO vett részt.
A Vb, a REBO véleményét figyelembe véve a BA2007-294_4 pontot kiegészítette.

1. Ténybeli információk

1.1 A repülés lefolyása

1.1.1 A repülést megelőzően

A légi jármű tulajdonosa saját kezdeményezésére azzal a kérelemmel fordult az ejtőernyőt gyártó és javító üzemhez, hogy ZENIT típusú ejtőernyőjén teljes zsinórcserét hajtson végre. A tulajdonos főernyőjét, a zsinórcserét követően kölcsön adta klubtársának, aki egy versenyen akart az eszközzel résztvenni.

1.1.2 A repülés végrehajtásáról

Az esemény napján az ugró már két ugrást végrehajtott a kölcsönzött ernyővel, majd a harmadik ugrásának nyitása után zsinórszakadást észlelt. Mivel volt elegendő magassága, süllyedési sebességet mért és úgy döntött, hogy leszáll a sérült kupolával. A verseny napján 5-7 m/sec szél uralkodott 8-10 m/sec lökésekkel. A földhöz közeledve, a széllal szemben álló ernyőt az erős szél instabil helyzetbe hozta, amit az ugró a fékzsinórokkal akart stabilizálni. A fékező manőver miatt a kupola az elszakadt zsinórok felőli oldalán részlegesen „összeomlott”, ami az ugró kb. 3 - 5 méterről történő lezuhanását eredményezte.

Az ugró a nagy erejű földetérésből súlyos, nem életveszélyes sérülést szenvedett.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Ugró	Egyéb személyek
	hajózó	utaskísérő		
Halálos	-	-	-	-
Súlyos	-	-	1 fő	-
Semmilyen	-	-	-	-

1.3 A légi jármű sérülése

Az esetben érintett légi jármű 8/b; 10/b számú tartózsínórkai elszakadtak.

A zsinórok pótlása szakmühelyben történő javítást igényelt.

1.4 Egyéb kár

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

1.5 A személyzet adatai

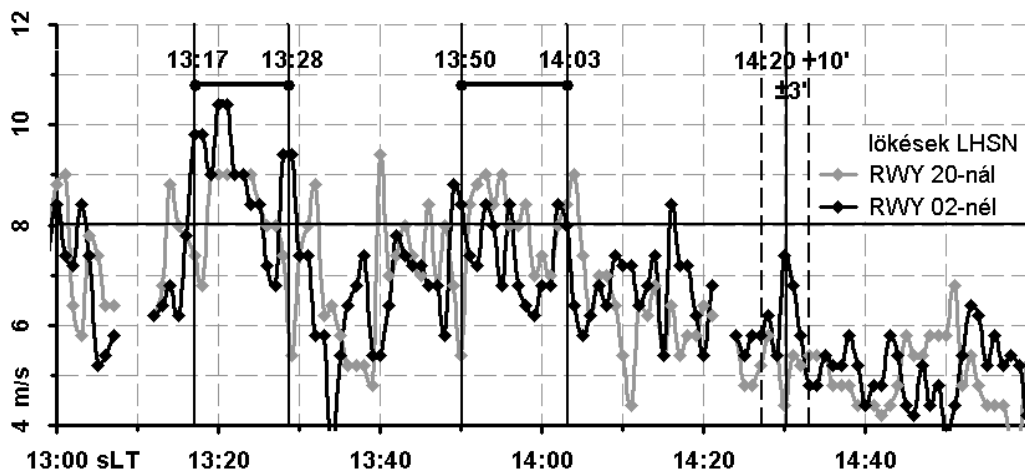
Az ejtőernyős ugró

Kora, neme	38 éves férfi
Jogosításai	FAI minősített D kategória
Ejtőernyős igazolvány száma	92/IX/4
Ejtőernyős ugrások száma	
Összesen	1465
Utolsó 12 hónapban	14
Utolsó 30 napban	14

1.6 Az ejtőernyő adatai

Fő ernyő		érvényessége
Típusa	ZENIT-260	-
Gyártás éve	2001. július 6.	2013. december 31.
Gyártási szám	Z-01075	-
Légialkalmassági ideje	nincs	-
Tok-heveder gyártási éve	1995. január 13.	2007. december 31.

1.7 Meteorológiai adatok



A KBSZ meteorológusának szakvéleménye szerint:

„A percre lebontott lökések időbeli alakulásából azt látjuk, hogy **Szandaszőlős-repülőtéren kb. 11:38 LT-től a balesetig nincs olyan időszak, amikor 30'-et elérő időtartamra szünetelnének az ismétlődően 8 m/s-nál erősebb szellőkések.**

Operán 14:03-tól, azaz Szandán **kb. 13:53 után mérséklődik a szél** (átmenetileg, egy bő egyórás időszakra), **azonban a baleset időpontjáig alig telik ki a versenyszabályzat szerinti 30'-es várakozási időszak** (csak ha a számítások pontatlanságának szélső értékével számolunk).”

1.8 Navigációs berendezések

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

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az eset lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10 Repülőtéri adatok

A repülőtér paraméterei az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

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 baleset következtében roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Az ejtőernyős ugró a feladat megkezdése előtt érvényes egészségügyi alkalmassággal rendelkezett.

A balesetben az ejtőernyős bal lábszára, valamint bal bokája eltört.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az igazságügyi-orvosszakértő bevonására nem volt szükség.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki.

1.16 Próbák és kísérletek

A KBSZ a gyártótól bekért zsinór mintákon textilspecifikus próbát végeztetett, amely kiterjedt a zsinór anyagának megállapítására is.

1.17 A szervezetek jellemzése

1.17.1 A gyártó és javító műhely

A 39 számú Légügyi Előírás 6. sz. melléklete szerint:

1. 3. Ejtőernyő és a felfüggeszhető rendszer gyártási feltételei:

- a) Általános gyártási dokumentációk (Tervrajz, amelynek alapján az ejtőernyő vagy hevedérszet újra legyártható),
- b) Közvetlen gyártási dokumentációk (Gyártási lap, amely tartalmazza a gyártáshoz felhasznált anyagokat, változtatásokat, ellenőrzéseket, későbbi javításokat.)

A fentiekre való hivatkozással a Vb 2007. augusztus 16-án azzal a kéréssel fordult az ejtőernyőt gyártó és javító műhelyhez, hogy küldje meg:

- az ejtőernyő gyártásának Tervdokumentáció-jából a felhasználásra előírt anyag meghatározások tartózsínórokra vonatkozó fejezetének fénymásolatát,
- a gyártás-technológia tartózsínórokra vonatkozó előírásainak fénymásolatát,
- a kupola teljes zsinórcseréjéhez felhasznált anyag eredetét igazoló okmányok fénymásolatát.

Mivel a felkérésre válasz nem érkezett, a kérelmet 2007. szeptember 25-én megismételte. A Vb a vizsgálat lezárásáig a fenti kérdéseire választ nem kapott.

1.17.2 NKH Légiközlekedési Igazgatósága

A Vb 2007. július 20-án azonnali megelőző intézkedést javasolt az NKH LI-nek, azzal a kéréssel, hogy vizsgálja felül az ejtőernyőt gyártó üzem típusjogosításait, a gyártáshoz, felhasznált alapanyagokat és az LI által jóváhagyott gyártási technológiát (RFO 350-4). A megelőző javaslatra, az eltelt ideig nem érkezett válasz.

- A Vb 2007. november 15-én azzal a kéréssel fordult az NKH LI-hez, (RFO/350/8/2008), hogy irat-betekintési joggal szeretné áttanulmányozni a ZENIT típusú ejtőernyő Hatóság által jóváhagyott gyártástechnológiáját.

Az NKH LI válaszában közölte a Vb-vel, hogy dokumentumokból hiteles másolatot csak az ügyfelek részére adhat ki, illetve nem rendelkezik az érintett ejtőernyő gyártási dokumentációjával. (PR 1368/0/2007)

- A Vb 2008. január 23-án ismételt javaslatot nyújtott be a NKH LI-hez, melyben fenntartja a véleményét, hogy a ZENIT típusú ejtőernyőt a gyártó nem a hatóság által kiadott típus alkalmassági bizonyítványban meghatározott feltételek szerint gyártotta, ezért javasolja a gyártási körülmények felülvizsgálatát. (RFO 350/10/2008). A javaslatra az eltelt ideig nem érkezett válasz.

1.17.3 Az ernyő tulajdonosa

A Vb 2007. november 23-án felkérte az ejtőernyő tulajdonosát, hogy fénymásolat készítése céljából bocsássa a Vb rendelkezésére az ejtőernyő törzskönyvét. A törzskönyv minden lapja fénymásolásra került, amelynek egyezőségét az eredetivel a tulajdonos és a Vb vezetője aláírásával igazolta.

1.18 Kiegészítő adatok

Törzskönyv (formulár)

A 63/2001. (XII. 23.)KÖViM rendelet 57. § (f) bekezdése szerint:

„...A gyártó, vagy a hatóság engedélye alapján más szervezet által kiadott **hiteles kísérő dokumentum**, amely a légijármű és főbb részegységei üzemidejének, valamint a rajtuk végzett **műszaki munkák, javítások**, berendezések nyilvántartására, továbbá más **hivatalos bejegyzésekre szolgál**, a légijármű, illetve a részegységek teljes élettartama alatt.” A Vb megállapította, hogy az érintett légijármű törzskönyvének vezetése hiányos és rendszertelen.

A Vb az ejtőernyő törzskönyvével kapcsolatban az alábbi hiányosságokat észlelte:

- hiányzik az ejtőernyő Hajtogatási – Kezelési Utasítása (39. LE 1. 8. 2.),
- hiányzik a 2007. július 4-i zsinórcserét követő légialkalmassági tanúsítvány bejegyzése (39. LE 1. 4. 3. 1 valamint 1. 4. 4; 1. 6. 1. d.),
- hiányzik a sérült 2007. július 8-án végrehajtott ugrásainak bejegyzése (39. LE 1. 8. 2.),
- hiányzik a sérülés javítását igazoló gyártói bejegyzés (39. LE 1. 6. 2. b),
- hiányzik a javítást követő légialkalmassági tanúsítvány bejegyzése,

A törzskönyv bejegyzése alapján az eseményt megelőzően 2007. június 23-án történt az ejtőernyővel az utolsó ugrás, amelyet egy ugyanazon nap regisztrált hajtogatás követett, majd a következő sorszámom bejegyzett hajtogatás dátuma 2007. július 23., amit, egy július 24-én bejegyzett ugrás követ.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A vizsgálat során a Vb azzal a kéréssel fordult az INNOVATEX Textilipari Műszaki Fejlesztő és Vizsgáló Intézethez, hogy:

- vizsgálja meg a bekért zsinór anyag nyersanyag-összetételét,
- mérje meg a bekért zsinór szakítószilárdságát, nyúlási jellemzőit,
- minősítse a varrott rész szakítószilárdságát.

Az INNOVATEX vizsgálati eredményét az 1. sz. melléklet tartalmazza.

2. Elemzés

2.1 Az ejtőernyős

A sérült ejtőernyős 2000-tól 2007-ig nem ugrott. 2007-ben 14-szer ugrott ejtőernyővel. A Vb vezetőjének elmondta, tudomása volt arról, hogy a kölcsönkapott ernyőn teljes zsinórcserét hajtottak végre.

Elmondása szerint 1994 óta ugrik a hasonló tulajdonságokkal rendelkező PARA FOIL típusú ejtőernyővel, ismeri, tudja hajtogatni, kezelni az érintett típust.

A Vb a sérült Ugrókönyvéből azt látta, hogy PARA FOIL típusvizsgálója nincs beírva ugrókönyvébe.

Az ejtőernyős ugrókönyvében található bejegyzés szerint, a ZENIT 290/9 ejtőernyő típusvizsgálóját 2007. június 07-én igazolta repülőklubja, ez azonban egy tanuló ejtőernyő típus, amely nem a szóban forgó célbaugrásra gyártott típus.

A sérült elmondta, hogy az ernyővel való földetérés a saját döntése volt, a sérülés okát a váratlan időjárás következményének vélte. Sérülése miatt saját magán kívül, senkit nem tartott szakmailag hibásnak.

2.2 Az ejtőernyő

Az ejtőernyő magyar gyártmányú ernyő. A tulajdonosa úgy ítélte meg a tartózsínórok állapotát, hogy teljes zsinórcserét kért a gyártótól. A gyártó kicserélte a zsinórokat, azonban a légialkalmassági tanúsítvány kiadásáról nem gondoskodott.

A 63/2001.(XII.23.)KöViM rendelet a polgári légi járművek típus és légi alkalmasságáról szóló 16. § (1) szakasza szerint:

„... A légi közlekedésben az a légi jármű vehet részt, amely a hatóság által kiállított, érvényes légi alkalmassági bizonyítvánnyal vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkezik...”

44. § (1) A légi alkalmassági bizonyítvány érvényét veszíti, ha a légi jármű olyan sérülést szenved, amelynek következtében a légi alkalmassági előírásoknak nem felel meg.

20. § (c) szakasza szerint:

„...A légi jármű légi alkalmassági felülvizsgálatát a következő esetekben szükséges elvégezni: - nagyjavítás végrehajtását követően,

- légi alkalmasságát befolyásoló sérülésének javítása után.”

A Vb a rendelkezésére bocsátott dokumentumokat átvizsgálva megállapította, hogy az ejtőernyő törzskönyvéből **hiányzott** a 2007. július 4-én végrehajtott teljes zsinórcsere utáni **légi alkalmasságot** igazoló bejegyzés.

Az ejtőernyő a sérülést követő **zsinórcsere után**, illetve a 2007. július 24-i ugrások előtt **nem lett légi alkalmassági tanúsítvánnyal ellátva**, így a fentiek alapján nem vehetett volna részt a légiközlekedésben.

A 63/ 2001. (XII. 23.) KöViM rendelet 12. számú mellékletének 4. bekezdése kimondja:

„...A javítást, vizsgálatot, megállapításokat a hatóság által feljogosított szervezet jegyzi be a formulárba és a vizsgálatról készült jegyzőkönyvet a felszerelés élettartamának lejárata követő egy évig, megőrzi.”

1.2. Az ejtőernyővel együtt mozgó okmányok:

- egyedi légiakalmasságot igazoló bejegyzés.

A Vb a fentieket figyelembevéve megvizsgálta a törzskönyvet, amelyben a teljes zsinórcsere bejegyzését megtalálta, de **a baleset napján történt ugrásokra, az ernyő sérülésére, valamint a megsérült zsinórok cseréjére utaló bejegyzés hiányzott.**

A gyártó a Vb-hez megküldött egy véleményt, miszerint a zsinór szakadását a nem megfelelő méretű nyíláskésleltető lap okozta. Ezt a véleményt a Vb a rendelkezésére álló (angol-magyar nyelvű) Hajtogatási és Kezelési előírásra való hivatkozásra nem tudta elfogadni.

Indoklás:

A gyártó által bemutatott nyíláskésleltető nem a gyártmányhoz méretezett alkatrész:

- Az eredeti (angol nyelvű) ejtőernyő hajtogatását bemutató dokumentumban szereplő nyíláskésleltető (méretében, kivitelezésében) eltér a gyártó által bemutatott mintától.

- A magyar nyelvű Hajtogatási és Kezelési utasításban szereplő nyíláskésleltető (méretében, kivitelezésében) ismét eltér az előzőleg bemutatott mintától.

A Vb a fentieket tanulmányozva úgy értékelte, hogy a nyíláskésleltető méretében és kivitelezésében döntően nem befolyásolja a nyílás biztonságát. A Vb nem találta megalapozottnak a gyártó érvelését, így azt nem fogadta el.

2.3. Az ugrás végrehajtásáról

Az ugrások a vizsgált napon a tervezettnek megfelelően kerültek végrehajtásra. Az időjárási körülmények nem voltak ideálisnak nevezhetők. A csapatok erős, időnként lökéses szélben versenyeztek. A versenyszabályzat szerint csak akkor kell felfüggeszteni a versenyt, ha a szél erőssége az éppen célbaérő ugrónál haladja meg a meghatározott szélerősséget (7m/s).

Az ugró a levegőben a sérülést észlelve kipróbálta az ernyőt (fordult vele, majd mért egy süllyedési sebességet) és úgy döntött nem oldja le a sérült főernyőt.

Az ernyő merülő sebessége nyitási magasságon nem indokolta a mentőernyő azonnali használatát. A földközeli turbulenciában azonban a sérült kupola nem a vártan megfelelően viselkedett.

Az ugró irányítózsínórokkal végrehajtott manőverére a kupolának a szakadt zsinór felőli része „összeomlott”, ami az ugró súlyos, nem életveszélyes sérüléséhez vezetett.

Az ugró sérülését követően azonnal kórházba került, így hajtogatásai és ugrásai a helyszínen nem kerültek dokumentálásra az ejtőernyő törzskönyvébe, és azok később sem kerültek pótlásra.

3. Következtetések

3.1. Az ejtőernyős

Az ejtőernyős rendelkezett azokkal a személyi feltételekkel, amelyekkel az ejtőernyős ugrást végrehajthatta, de nem volt jogosultsága az éppen használt típusra. Az ugrás során, a tőle elvárható módon cselekedett. A baleset rajta kívülálló okok miatt következett be, amelyet az adott időpillanatban nem tudott befolyásolni.

3.2. Az ejtőernyő

A Vb úgy értékeli, hogy az ejtőernyő üzemeltetési feltételek (teljes zsinórcserék bejegyzése, illetve az azt szükségszerűen követő légialkalmassági bejegyzések) hiányában a légijárművet nem lehetett volna a légi közlekedésben tartani, mert a feltárt körülmények nem voltak összhangban a vonatkozó szabályozókkal.

A Vb –nek nem volt lehetősége megállapítani, hogy az ejtőernyő zsinórzat anyagának minősége megfelel-e az eredeti gyártástechnológiában meghatározottakkal.

4. Biztonsági ajánlások

BA2007-294_1: A Vb javasolja az NKH LI-nek, hogy növelje az ejtőernyős üzemek okmányolásának rendjét célzó ellenőrzések számát, mert ezzel megelőzhető a vizsgált esethez hasonlóan hiányosan okmányolt, szakmailag rendezetlen módon üzemeltetett ejtőernyők légi közlekedésben történő részvétele.

BA2007-294_2: A Vb javasolja az NKH LI-nek, hogy vizsgálja felül az Ejtőernyő Gyártó és Javító Üzem által gyártott ejtőernyők gyártásának feltételeit, hogy azok megfelelnek-e a Hatóság által jóváhagyott Jóváhagyási Bizonyítványban előírt, valamint a gyártó Minőségbiztosítási Kézikönyvében szereplő feltételeknek.

BA2007-294_3: A Vb javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy dolgoztassa ki az ejtőernyők törzskönyveire vonatkozó egységes utasítását, miszerint csak olyan ejtőernyő törzskönyv kerüljön bevezetésre, amely magába foglalja az illető típus Kezelési és Hajtogatási Utasítását is.

BA2007-294_4: A Vb javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy figyelembe véve a 2/1984. (III. 10.) BkM-IpM együttes rendelet a használati-kezelési útmutatóról és a minőség tanúsításáról szóló 2.§-ban foglaltakat, írja elő az ejtőernyők forgalmazói felé, hogy az általuk forgalmazott ejtőernyők Kezelési és Használati utasításait magyar nyelven is hozzáférhető helyen tegyék közzé.

Budapest, 2008. augusztus 28.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Dusa János
Vb tagja

Melléklet: INNOVATEXT vizsgálati eredményei.