



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET  
TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2009-220-4  
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Csobánc  
2009. augusztus 21.**

**FIREBIRD CHOICE tandem siklóernyő  
AE 040**

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 Függetlékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény 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 a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten 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 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, illetve Doc 9756 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség 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.

## **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 2010. március 30-án a Szervezetnél megtartott záró megbeszélésen a meghívottak közül az MRSZ BISZ képviselője jelent meg, azonban észrevételt nem tett, ezért jelen zárójelentés a kiadott tervezethez képest érdemi változást nem tartalmaz.

---

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
REBISZ	Repülésbiztonsági Szervezet
SZRSZ	Szabad Repülők Szövetsége
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Eset kategóriája</b>		légiközlekedési baleset
<b>Légijármű</b>	<b>gyártója</b>	Firebird Gmbh & Co. Germany
	<b>típusa</b>	Firebird Choice tandem
	<b>azonosítója</b>	AE 040
	<b>gyári száma</b>	2 KI-Choice-452
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	MRSZ
	<b>bérlője</b>	a sérült pilóta
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2009. augusztus 21. 12 óra 00 perc
	<b>helye</b>	Csobánc-hegy
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	nem volt
	<b>súlyos sérültek száma</b>	2 fő
<b>Légijármű rongálódásának mértéke</b>		nem sérült
<b>Lajstromozó állam</b>		lajstromozásra nem kötelezett
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		DHV
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2009. augusztus 21-én 15 óra 10 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2009. augusztus 21-én 15 óra 15 perckor jelentette a KBSZ ügyeletés vezetőjének, majd
- 2009. augusztus 21-én 15 óra 26 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletését.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a légiközlekedési baleset vizsgálatára 2009. augusztus 21-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Dusa János	balesetvizsgáló

### Az eseményvizsgálat áttekintése

A Vb vezetője felkereste az illetékes rendőrhatóság közlekedési osztályát. Konzultált a helyszínelést végző szakemberekkel, átvizsgálta a szóban forgó tandem siklóernyőt, és kérésére megkapta a helyszínen lefoglalt okmányok másolatait.

A Vb felkereste a sérült pilótát és az utast, tájékozódott a repülés, valamint az utas-repültetés körülményeiről.

A Vb vezetője többször felkereste telefonon a légijármű tulajdonosát, de a tulajdonos tartós külföldi megbízására hivatkozva elutasította a siklóernyő dokumentációinak átadását.

A Vb vezetője szakvéleményt kért a műszerekkel rendelkező műszaki vezetőtől a siklóernyő műszaki állapotáról vonatkozóan, valamint a baleset idején uralkodó időjárási körülményekről.

A Vb a szakmai vizsgálatnál figyelembe vette a SZRSZ főtitkárához intézett kérdéseire kapott válaszokat, illetve a rendőrhatóság kérésére nyilatkozó szemtanú elmondását is.

**Az eset rövid áttekintése**

A siklóernyős tandempilóta utassal repült. Elmondása szerint, mintegy 8-10 perces repülést követően a felszálló terület fölött úgy érezte, a siklóernyő nem tartja stabilan a levegőben a tandempárost.

Leszálló manőver közben a siklóernyő „zsákesés” állapotba került. A szándékolatlan, nagymérvű függőleges merülésben földet érő utas és a pilóta súlyos, nem életveszélyes sérüléseket szenvedett.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Repülés lefolyása

A tandempilóta 1993 óta repül mindösszesen kb. 4000 felszállása van. A balesetet megelőző 5 évben 100-130 órát repült. 2005 óta sokat repült tandem-utasokkal.

Ismeri a Csobánc-hegyi starthelyet és a környező légteret. A vizsgált légijárművet már többször kölcsönözte, eddig még nem volt a repülések során vele gondja.

A tandempilóta elmondása szerint, a baleset napjára két utassal való repülés volt tervezve. A sérülést megelőző felszállása egy férfi utassal kb. 20 percig tartott.

A pilóta elmondása szerint a balesethez vezető repülést követően nem volt szándékában a starthelyre visszaszállni. A Vb kérdésére elmondta, hogy az eset kialakulását sem az időjárási körülmények, sem más, a közelben repülő társ nem befolyásolta.

A pilóta véleménye szerint manőverei a kialakult helyzetnek megfelelőek voltak, a baleset bekövetkezésében döntő szerepet a szárny műszaki alkalmatlansága jelenthetett.

### 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet		Egyéb személyek
	Pilóta	Utas	
Halálos	0	0	0
Súlyos	1	1	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	X

### 1.3 A légijármű sérülése

Az érintett légijárműben az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

### 1.4 Egyéb kár

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

### 1.5 A személyzet adatai

#### 1.5.1 A légijármű parancsnoka

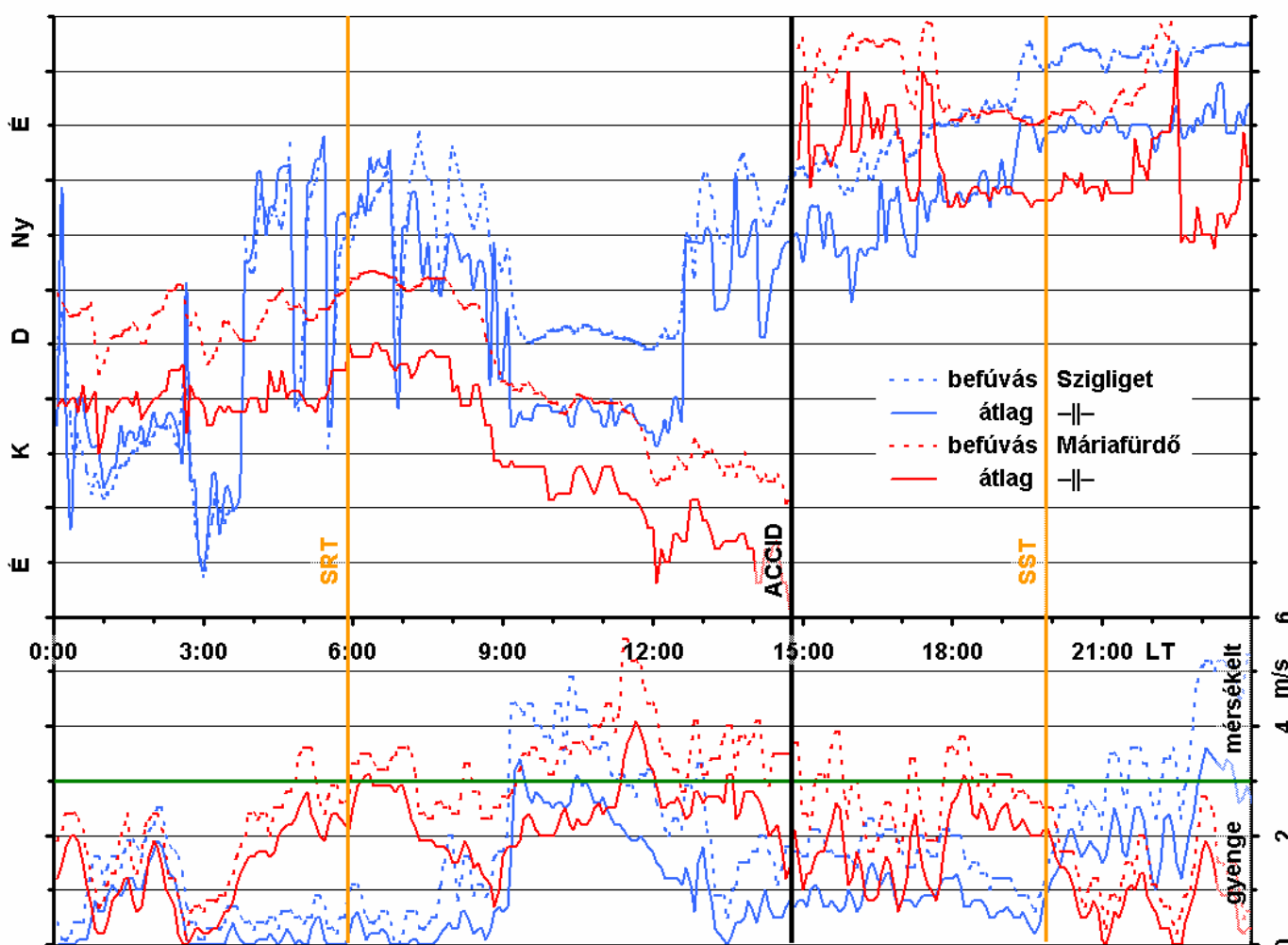
Kora, neme, állampolgársága		39 éves férfi, magyar
Szakmai engedélye érvényessége	Szakmai	oktató
	Képesítései	Tandem pilóta
	Jogosításai	Utásokat szállíthat
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	kb. 350 óra
	Megelőző 30 napban	05 óra 50 perc
	Megelőző 7 napban	03 óra 57 perc
	Megelőző 24 órában	00 óra 20 perc
Érintett típuson összesen		kb. 12 óra

## 1.6 A légi jármű adatai

Gyártási idő	2002
Min- Max terhelhetősége	110 - 220 kg
Tandempáros súlya	kb. 150 kg
Minősítése	DHV-2
Műszaki érvényessége	2009. december 31.

## 1.7 Meteorológiai adatok

Az időjárási körülményeket a KBSZ meteorológus szakértője véleményezte.



(Adatok a Tapolca-medencéhez legközelebbi önműködő mérőállomásról valók)

A meteorológus szakértő Elemzése szerint zavartalan nyári napsütéses idő volt, 30-35%-os (száraz) viszonyított páratartalommal.

„ A légmozgás egész nap gyenge volt, iránya változó és ezen belül is igen változékony, ami teljesen megfelel a napszakra jellemző helyi légkörzésnek.

A baleset a napi csúcshőmérséklet beállta előtt 2 órával történt, ez a termiktevékenység kifejtett szakasza. A baleset helyszínén D-ies lehetett a légmozgás, viszont az iránya DK-ről DNY-ig percről-percre változhatott. A helyszínről készült légi- és műholdfelvételeken jól látható, hogy a D-i felszálló Ny-i



oldalán levő várrom alatt foltokban feltárul a sziklás talaj, ill. a várból is vastos falrészletek vannak megmaradva, amik jó kiváltó helyei a termikbuborékok elszakadásának. Innen a már említett változékony irányú légmozgás mind a várromtól Ny-ra - ahol a leszálláshoz helyezkedés történt -, mind attól É-ra - az ernyő bizonytalanná válásának helyére is elsodorhatott termikbuborékot. A baleset kialakulásában szerepet játszhatott egy termikbuborék elszakadása.

## 1.8 Navigációs berendezések

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

## 1.9 Összeköttetés

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

## 1.10 Repülőtéri adatok



1. sz. kép: A felszállóhely madártávlati képe

## 1.11 Légijármű adatrögzítők

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

## 1.12 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

### 1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A baleset következtében:

- a tandempilóta jobb combján csonttörést, valamint 4-es ágyéki csigolyatörést szenvedett.

Az utas tüdő zúzódása és szegycsonttörés gyanújával került kórházba.

#### **Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat**

Igazságügyi-orvosszakértői 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 rendben megtörtént, a mentés nem szenvedett késedelmet. A sérülteket helyben ellátták és mentőhelikopterekkel kórházba szállították.

### 1.16 Próbák és kísérletek

A pilóta az első meghallgatáson a légiközlekedési baleset okaként a légi jármű műszaki állapotát jelölte meg. A területileg illetékes rendőrhatalóság eseti szakértőt kért fel a légi jármű műszaki felülvizsgálatára. Az eseti szakértő szakvéleményét a rendőrhatalóság a KBSZ részére megküldte.

### 1.17 Érintett szervezetek jellemzése

A Vb-nek írott szabályozó nem állt rendelkezésére arra vonatkozóan, hogy az időszakosan előírt műszaki alkalmassági vizsgálatokat az arra jogosult műszaki vezetők hogyan végezzék el.

A 63/2001.(XII. 23.) KöViM rendelet "Siklóernyő légi alkalmassági felülvizsgálata" vonatkozó fejezete előírja:

A siklóernyő alkalmazásának és légi alkalmassági felülvizsgálatának paramétereit, a gyártó a siklóernyő műszaki leírásában és üzemeltetési kézikönyvében határozza meg. Javítást, vizsgálatot csak a hatóság által feljogosított szakműhely, vagy személy végezhet.

Légi alkalmassági vizsgálatot (formulárba történő bejegyzést a típusvizsgálattal rendelkező tartalék és mentőernyő hajtogató végezheti."

A Vb megjegyzése: A vonatkozó rendeletet a SZRSZ a rendeletben jelölt fogalmak hiányában nem tudja végrehajtani.

### 1.18 Kiegészítő adatok

A Vb-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

### 1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A légi jármű műszaki ellenőrzését a siklóernyő tulajdonosa 2009. február 03 -án elvégeztette. Az illetékes műszaki vezető a légi jármű vizsgálatát visszaigazolta, de a Vb vezetője kérésére elmondta, hogy:

„Szemrevételezés volt, porozitást mértünk, anyagszilárdságot és szimmetriát vizsgáltunk. Kérésedre a jegyzőkönyvet nem tudtuk előkeríteni.

Zsinór hosszakat nem vizsgáltunk, az nem is volt előírva és zsinórtérképpel sem rendelkezünk.”

## 2. ELEMZÉS

**2.1** A meteorológiai adatok szerint az időjárás alkalmas volt a repülés végrehajtására. A tandempilóta a balesetet megelőzően a balesetet szenvedett hölgy férjével repült, majd visszazállva a starthelyre felvette a feleséget.

A siklóernyő bizonytalanná válását a leszállási fázisban okozhatta a várrom környékéről elszakadt, és a változékony D-ies irányú légmozgások által oda sodródott a pilóta számára láthatatlan, de a leszállásra tervezett helyre való tekintettel számítható termik-buborék elszakadása, illetve annak következménye is.

**2.2** A Vb adatai szerint az alkalmazott siklóernyőn van egy szárny-szűkítő czippzár, amivel a szárny felülete szűkíthető. Ezt akkor célszerű alkalmazni, amennyiben a tervezett repülésben alulterhelt a szárny. A VB megállapította, hogy a szárny felülete nem lett átállítva a kisebb súlyú utasra, így a nehezebb súlyú utas állításával kezdték meg a repülést.

A típusra vonatkoztatva:

- a szűkítő használatával min: 110 kg - max:180 kg
- a szűkítő használata nélkül min: 140 kg - max: 220 kg

A Vb véleménye szerint a tandempáros súlyát ismerve (150 Kg) a szárny méretének csökkentése elmulasztásával alulterhelte vált a szárny.

A tandem-rendszer hevederzetén trimm rendszer van elhelyezve. Amennyiben a pilóta kis súlyú utast szállít a szárny állásszögét a trimmel kell beállítani. A szárny állásszögét meghatározó trimm helyzete is az előző repüléshez maradt beállítva, így a leszálláshoz szükséges erőteljes fékezéskor az alultrimmelt szárny átesett.

Az illetékes műszaki vezető elmondta, hogy 2009. februárban a megelőző évi mérés adataihoz viszonyítottnak nem mértek extrém eltérést, ezért a szárnyat repülésre alkalmasnak minősítette. Jegyzőkönyvet erről nem tudott bemutatni, így nem mérhető össze, hogy a gyári paraméterekhez képest a megengedett túréson belül volt a nyúlás mért eredménye.

**2.3** A Vb kérdésére a pilóta nem ismerte el, hogy a baleset a starthelyre történő vissza szállás előtti másodpercekben következett volna be, de a helyszínen meghallgatott 1. sz. szemtanú egyértelműsíti a visszazállási szándékot:

„Visszazállásnál egy rossz manőver következtében 5 méterről a bokros részre zuhantak.”

A 2. sz. szemtanú elmondása szerint igazolt a szárny átesés előtti állapota. A tanú szerint:

„Leszálláskor kb. 10-15 méter magasságon, elkezdtek hátrálni, majd az ernyő bizonytalan lett, összeomlott...”

.A meteorológus szakértő által elemzett uralkodó szél erejét és irányváltozását figyelembe véve nagy a valószínűsége annak, hogy az alulterhelt szárny a leszálló fázisban megfékezett állapotban egy elszakadó termikbuborék szélét érintve

bizonytalan helyzetbe került, majd fékhatásra nagy függőleges merüléssel ért földet.

A SZRSZ főpilótájával történt konzultáció vegyes képet ad a Vb felvetett kérdésére:

1. sz. kérdés: Megengedett-e az adott felszállóban való leszállás?

Válasz: A SZRSZ álláspontja szerint starthelyre sehol nem megengedett a leszállás!

2. sz. kérdés: A Magyarországon forgalomban lévő siklóernyők zsinórtérképei elérhetők-e központilag a SZRSZ- nél?

Válasz: A siklóernyőket forgalmazóknak kötelességük az általuk forgalmazott típusok dokumentációkkal való biztosítása.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

#### 3.1 Szárny műszaki állapotára vonatkozóan:

A gyári zsinórtérkép adatainak, valamint a gyári adatoknak összehasonlítása mellé hiányzik a 2009. februárban műszakilag alkalmasnak minősített zsinórok méretei. Ennek hiányában nem bizonyítható az eseti szakértő zsinórok nyúlására vonatkozó számszerűsítésre alapozott megállapítása.

Elmondása szerint a gyártó nem adja ki a zsinór térképet, így a műszaki vezetőnek, amennyiben mérései extrém nyúlást mutatnak, csak a gyártóhoz való felülvizsgálati utalásra van lehetősége.

A Vb az eseti szakértő által bemutatott adatokat áttekintette, amelyben valóban vannak eltérések. Azonban a légialkalmassági felülvizsgálatok paramétereit, a gyártó a siklóernyő műszaki leírásában és üzemeltetési kézikönyvében határozza meg.

Itt kell meghatározni az alkalmazás feltételeit, tűréshatárokat is, amelyek jelenleg elérhetetlenek.

Javítást, vizsgálatot csak a hatóság által feljogosított szakműhely, vagy személy végezhet. A Vb ilyen engedéllyel rendelkező szakműhelyről nem tud, a személyek kijelölését nem a NKH LI végzi.

Légialkalmassági vizsgálatot (formulárba történő bejegyzést a típusvizsgálattal rendelkező tartalék és mentőernyő hajtogató végezheti.”

#### **Vb megjegyzése:**

- a siklóernyőzésben „formulár” fogalma nem ismert,
- a siklóernyőzésben nem ismert a tartalék ernyő fogalma (visszatérítő berendezés)
- a siklóernyőzésben nem ismert a mentőernyő fogalma,
- a siklóernyőt nem kell hajtogatni,

A pilóta az utasváltáskor nem vette figyelembe, hogy a siklóernyő maximális terjedelmű szárnyállapotban, alaptrimm helyzetben van.

Így a szárny a műszakilag engedélyezett alsó súlyhatár közelében terhelődött, ami a termikus időben kockázati tényezőnek bizonyult. Az alulterhelt szárny alatt a leszállás fázisában fékezés hatására a tandempáros nagy sebességgel a földnek ütközött, amely egyenes következménye volt a bekövetkezett sérülések.

A visszaszállás általános tiltása mellett, hogy szűk terület állt a leszálló tandem páros rendelkezésére, a tandem pilóta figyelmen kívül hagyta, hogy a leszállás közben belekerülhetnek a felszálló környékéről elszakadt termikbuborékba.

### 3.2 Szárny műszaki felülvizsgáló oktató véleménye szerint:

„... A leszállások során, mivel a tandemrepülés esetén az elől elhelyezkedő személy, általában nem futja ki rendesen a leszállási sebességet, kifejezetten nagy intenzív kilebegtetésre van szükség.”

A Vb a területet értékelve megállapította, hogy intenzív kilebegtetés a hely hiányában nem valósulhatott meg. A leszállást a pilóta intenzív fékezéssel kísérelte meg, ami az alul trimmelt és túlfékezett szárny összeomlásához vezetett

## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A siklóernyők műszaki vizsgálatát a klubok műszaki vezetőik végzik. Munkájukhoz nem rendelkeznek központi adattárral, ami egységesítené az azonos típusú vizsgálatok azonos mérőértékeit.

Ezért:

**BA2009-220\_1:** A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy kérjen állásfoglalást a Szabadrepülők Szövetségétől a siklóernyők műszaki alkalmassági vizsgálatok lefolytatásának pontosítására és egységes szabályozók meghatározására.

A javaslat célja, hogy minden műszaki vezető egységes etalon szerint tegye alkalmassá, vagy minősítse alkalmatlannak a vizsgált légi járművet.

Vizsgálati tapasztalat, hogy a sérült olyan eszközt használ, amelynek sem Kezelési Kézikönyve, sem használati utasítása nincs.

Ezért:

**BA2009-220\_2:** A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy kérjen állásfoglalást a Szabadrepülők Szövetségétől a Magyarországon forgalomba hozott siklóernyők műszaki vizsgálatához szükséges típusalkalmassági engedélyek bemutatására, műszaki leírásának és üzemeltetési kézikönyv meglétének kötelezettségére.

A javaslat célja, hogy ne kerüljön olyan repülő eszköz a légiközlekedésbe, amelyet az új tulajdonos akként vesz meg, hogy nem ismeri az általa használt siklóernyő kezelését, esetleg üzemeltetése a gyártó javaslatával ellentétes.

Vizsgálati tapasztalat, hogy előfordul olyan műszaki vizsgálat, amelyhez a minősítő nem rendelkezik megfelelő eszközzel, a gyártó által kiadott (az elhasználódásra irányuló) információkkal.

Ezért:

**BA2009-220\_3:** A KBSZ azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy kérjen állásfoglalást a Szabadrepülők Szövetségétől a műszaki felülvizsgálatok rendjének betartási feltételeiről.

Biztosítsák a műszaki vizsgálaton a gyártó által előírt kötelező vizsgálatokat.

Biztosítsák a műszaki alkalmasságra vonatkozó típusra szabott egységes mérések kivitelezhetőségét.

A javaslat célja, hogy műszaki vezetők részére egységesen előírt paraméterek legyenek elérhetőek. Elejét kell venni annak a gyakorlatnak, hogy az egyik mérő helyen alkalmatlan minősített légi jármű egy másik mérőhelyen alkalmasságot kaphat.

Budapest, 2010. május 03.

---

Janovics Ferenc  
Vb vezetője

---

Dusa János  
Vb tagja