



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

**2010-105-4P
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Kesztölc Kétágú-hegy
2010. május 01.**

**UP SUMMIT 2L siklóernyő
KE 032**

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: Kbvt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben foglaltak alapján,
- illetve a Kbvt. 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 Kbvt. 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-tervezet 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. november 23-án a Szervezetnél megtartott záró megbeszélésen a meghívottak nem képviselték magukat, észrevételt nem tettek, 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
MRSZ	Magyar Repülő Szövetség
NKH LI	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatósága
REBISZ	Repülésbiztonsági Szervezet
SZRSZ	Szabad Repülők Szövetsége
Vb	Vizsgálóbizottság

ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Eset kategóriája		légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	UP INTERNATIONAL GERMANY
	típusa	UP SUMMIT 2L
	azonosítója	KE 032
	gyári száma	0174
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	MRSZ
	bérlője	nincs
Eset	napja és időpontja	2010. május 01. 16 óra
	helye	Keszölc Kétágú-hegy
Eset kapcsán	elhunytak száma	Nem volt
	súlyos sérültek száma	1 fő
Légijármű rongálódásának mértéke		Nem sérült
Lajstromozó állam		Lajstromozásra nem kötelezett
Gyártást felügyelő szervezet		DHV
Eset helyszíne alapján illetékes vizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2010. május 02-án 14 óra 05 perckor az MRSZ REBISZ ügyeletes jelentette be.

A KBSZ ügyeletes

- 2010. május 02. 14 óra 11 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének, majd
- 2010. május 02. 14 óra 15 perckor tájékoztatta az NKH LI ügyeletesét.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a Légiközlekedési baleset vizsgálatára 2010. május 02-án az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Janovics Ferenc	balesetvizsgáló
tagja	Kovács Márk	balesetvizsgáló
tagja	Dr. Máté Róbert	orvos szakreferens
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Az eseményvizsgálat áttekintése

A KBSZ főigazgatója által kijelölt KBSZ főigazgatója által kijelölt Vb vezetője telefonon tájékozódott a beteg állapotáról, de a sorozatos műtétek miatt csak későbbi időpontban került sor a sérült siklóernyős meghallgatására.

A Vb meghallgatta a sérültet a baleset körülményeiről, szemrevételezte és lefényképezte a légijárművet.

A Vb kérésére a siklóernyős bemutatta a sérülés keletkezésének helyét, ami fényképfelvétellel illusztrációként rögzítésre került. A zárójelentés-tervezet a fentiek, valamint az NKH LI által jóváhagyott siklóernyős Kiképzési Tematika előírásainak figyelembevételével készült.

A Vb a körülményeket értékelve biztonsági ajánlást fogalmazott meg.

Az eset rövid áttekintése

A siklóernyős repülési naplójában növendék II minősítésű férfi, általa repülésre alkalmasnak ítélt időben, Kesztölc - Kétágúnak nevezett siklóernyős starthelyen gyakorló repülést hajtott végre. A siklóernyős startját - elmondása szerint - a vizsgált időpontban a klub oktatója segítette. A segítség abban nyilvánult meg, hogy az oktató a siklóernyős háta mögött állva fogta a repülni készülő ember beülőjét, és szóval segítette a siklóernyőst a start mozdulatainak végrehajtásában. A siklóernyő a földről való felemelését követően olyan intenzíven emelkedett föl, hogy a siklóernyőst felemelte a földről, noha még a repülési irányának háttal állt. Ebben a helyzetben a siklóernyős úgy érezte, hogy a levegőbe emelkedő szárny vele együtt felemelte a háta mögött álló és őt kézzel tartó oktatót is.

A siklóernyős teste a felhúzás irányában állva a levegőbe emelkedett, amikor a tanultak szerint az irányhelyes oldali irányító fogantyúkat akarta kezébe venni. Ekkor látta meg, hogy a siklóernyő jobb oldali irányító fogantyúja becsapódott a feje fölött lévő tartózsínórok közé. A repülő siklóernyő a levegőben lévő siklóernyőst kiforgatta a repülés irányába, de nagy valószínűséggel a bal oldali irányító fogantyú kézben tartásának hatására a szárny bal oldali fordulóba kezdett. A siklóernyős megpróbálta a fordulóban lévő szárnyat a jobb oldali tartóhevederrel egyenes repülés irányába korrigálni, de az alacsony magasságra való tekintettel tudta, hogy erre már nincs ideje, másodperceken belül be fog csapódni a fák közé. A siklóernyős ekkor már csak a fák közé való becsapódás kivédésére koncentrált. A tanultak szerint felvette a védekező testhelyzetet, és ebben a testhelyzetben a fák közé csapódott. A becsapódás következményeként súlyos, nem életveszélyes sérülést szenvedett.

A független szakmai vizsgálat megállapította, hogy a siklóernyős repülésének feltételei megfeleltek az érvényben lévő szakmai szabályoknak. Mivel a Vb a vizsgálat során nem talált olyan körülményt, amely biztonsági ajánlás kiadását indokolná, a vizsgálatot lezárja.

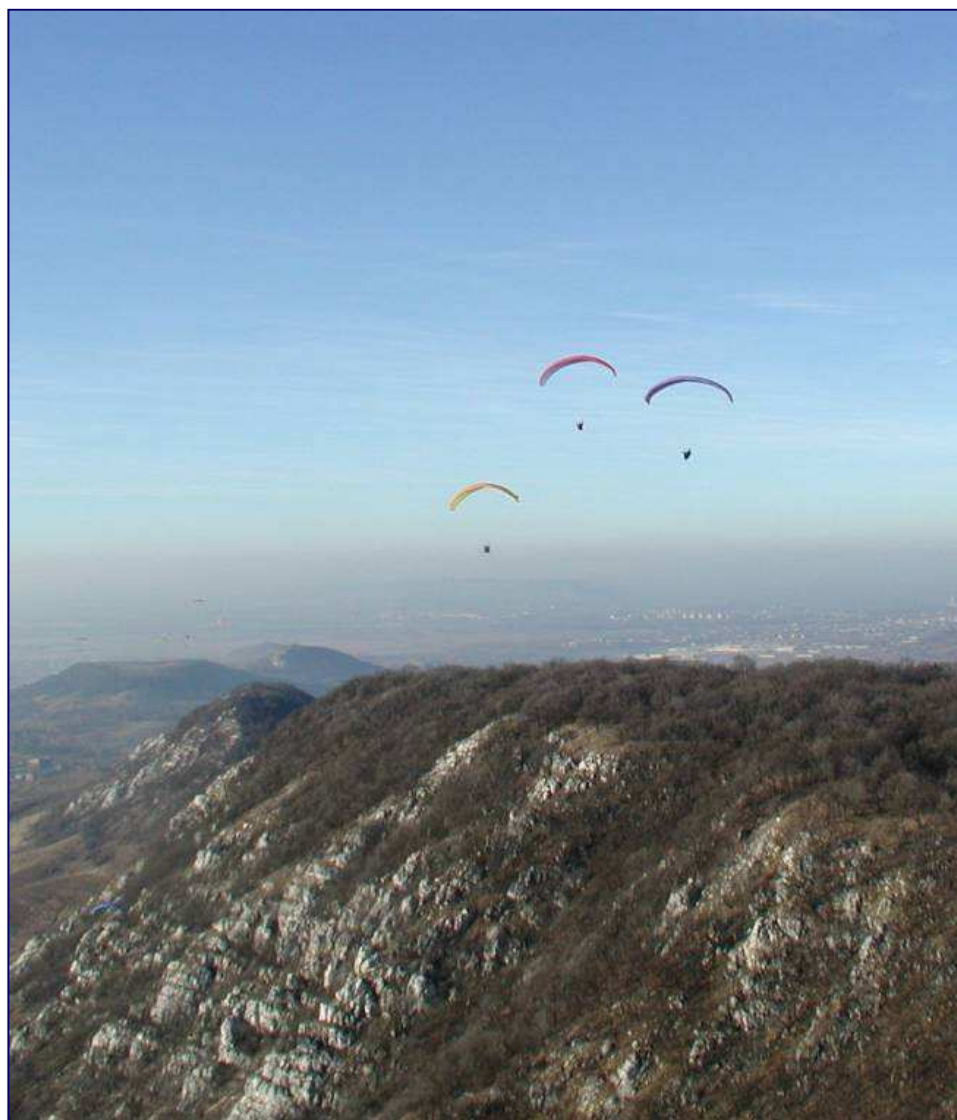


1. sz. kép: A starthely piros jellel jelölve

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Repülés lefolyása

A siklóernyős az utóbbi kiképzési évben kevesebbet repült, mint az azelőtti években, ezért ebben az évben minden tervezett repülése előtt több időt szánt a felkészülésre és a startmozdulatok gyakorlására. Ez történt 2010. május 01-én is. Kezdő tanulókat kísért alapelemek gyakorlására Máriahalom starthelyre, ahol ő is startgyakorlatokat hajtott végre. Ezt követően a csapat elutazott Kesztyölc - Kétágú starthelyre, ahol a feladat szerint un. magas-startos repülési gyakorlatokat terveztek végrehajtani.



2. sz. kép: A magas-starthely távlati képe

A sérült siklóernyős elmondása szerint az időjárási körülmények megfelelőek voltak. Kiterítette a siklóernyőt, majd menetiránynak háttal startra készült.

A starthelyen jelen lévő oktató a startolni készülő siklóernyős mögé állt, és szakmai tanácsokkal segítette az indulást.



**3. sz. kép: A szárny felhúzása a menetiránynak háttal állva kifordulós technikával.
A nyíl a startirányt jelöli (illusztráció)**

A siklóernyős felhúzta a szárnyat, ami nagyon gyorsan bizonyult, és megemelte a startiránynak háttal álló párost. A siklóernyős ekkor még nem volt a repülés irányába.



4. sz. kép: A képen startoló szárny alatt a siklóernyős a start pillanatában nem áll a repülés irányába, de az irányítógantyúk a képen már megfelelő oldali kézben vannak (illusztráció)

A siklóernyőst a levegőben lévő szárny kifordította startirányba, de az irányító fogantyúkat nem volt ideje az előre eltervezett időpontban irányhelyesen átfogni, mert a start irányába való perdületben a jobb oldali irányító fogantyú a feje fölött, a zsinórok közé csapódva elakadt.

A siklóernyős elmondása szerint úgy érezte, hogy a szárny menetirányba való megindulása után azonnal bal oldali fordulóban van, és látta, hogy pillanatnyi magassága nem elég a fák elkerülésére, ezért a fákkal való ütközésre koncentrált.

Az alacsony magasság miatt a fordulóban lévő szárny a fák közé csapta a pilótát, aki ennek következtében súlyos, nem életveszélyes sérülést szenvedett.

1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Pilóta	Egyéb személy
Halálos	0	0
Súlyos	1	0
Könnyű	0	0
Nem sérült	0	-

1.3 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 Személyzet adatai

Kora, neme, nemzetisége		57 éves, magyar férfi
Szakszolgálati engedélye érvényessége	Szakmai	Nem szakszolgálati engedélyhez kötött tevékenység
	Egészségügyi	Repülőorvosi alkalmassági vizsgálaton nem vett részt, ezért nem történt meg annak megállapítása, hogy a személy egészségügyi szempontból alkalmas repülőtevékenység ellátására.
	Képesítései	Repülési naplója szerint Növendék II.
	Jogosításai	Oktatója iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket, oktató jelenlétében középfokú gyakorló repüléseket végezhet.
Repült ideje/felszállások száma	Összesen	309 felszállás
	Megelőző 30 napban	4 start
	Megelőző 7 napban	4 start
	Megelőző 24 órában	4 start
Érintett típuson összesen		57 felszállás

1.6 Siklóernyő adatai

Gyártás ideje	2001
Gyári szám	UP 0174
Azonosító	KE 032
Érvényessége	2010. december 31.
Minősítése	DHV 2
Terhelési határai	105-135 kg
Siklóernyős össz súlya	125 kg

A légi jármű alkalmas és megfelelő volt a repülési feladat végrehajtására.

1.7 Meteorológiai adatok

A kérdéses napon a térségben napos, eseménytelen, nyári as időjárás volt. A Dunazug-hegység környékén levő állami mérőállomások adatai szerint a déli és délutáni órákban DNY-ias irányú, mérsékelt osztályú alapszél fújt: 220-260°-ról 3-5 m/s-os; a léghőmérséklet a baleset órájában síksági magasságokban 25°C-os, azaz évszaknak megfelelő volt – vagyis az időjárás alkalmasnak tűnt a repülésre.

Az első élénkebb, a 7 m/s repülési határértéket átlépő szellőkéseket 12 óra után mérték, vagyis miután a másik, gyakorló felszállóhelyet – a meghallgatottak elmondása szerint – elhagyták. Aztán 12:30 és 13:45 között átmenetileg elültek a befúvások (a 7 m/s-ot újra nem haladták meg), így a gyakorlás – már a kérdéses felszálló környékén – újfent folytathatónak tűnhetett. Utána azonban a 3-5 m/s alapáramláshoz 8-10 m/s-os(!) lökések társultak, amik nemcsak a 7 m/s határt haladták meg, de ilyen átlaghoz képest erősek voltak. Ilyeneket a síksági magasságokban levő állomások 15:15-ig rögzítettek – ám a magasabb felszállón később, a baleset időpontjában is lehetett még egy-egy ilyen erős, 8-10 m/s-os rúgás (az egyszemélyes ernyő elemelkedése két emberrel is ezt igazolja); főként, hogy a kérdéses felszálló igen sziklás, azaz termik-keltő.

Az történhetett ugyanis, hogy a napsütés hatására beindult termik-tevékenység a 25°C-os és 40%-os páratartalmú levegőben megmaradt száraznak, ami ritkább- esetlegesebb, s ezért a szokványosnál erősebb termik-befúvásokat gerjeszt. Megtévesztő lehet(ett), hogy a száraz levegő miatt ilyenkor alig van a termik-tevékenység meglétét jelző gomolyfelhő; jóllehet a körülmények alapján (magas napjárás, árnyékoló felhőzet hiánya) időjárástani ismeretek birtokában számítani kell rá.

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

A repülőtér(ek) paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11 Légi jármű adatrögzítők

A légi járművön adatrögzítő nem volt, az az érintett légi jármű típusra és feladathoz nincs előírva.

1.12 Roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Az esettel összefüggésben roncs nem keletkezett.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

A sérült a 14/2002 KöViM - EüM együttes rendeletben 11. § (1) bekezdésének (b) pontjában előírt 2-es osztályú repülő-orvosi vizsgálat igazolásával nem rendelkezett.

Mivel repülőorvosi vizsgálat nem történt a repülés előtti általános egészségi állapotról, csak a siklóernyős elmondása alapján alkothatunk véleményt.

Elmondása szerint a repülést megelőzően pszichikailag és fizikailag jól érezte magát, panasza nem volt. Kórelőzményében több lezajlott betegség szerepelt, melyekből gyógyult. Jelenleg egyensúlyban lévő magas vérnyomás betegségére gyógyszert szed. Gyógyult betegségek után és gyógyszereszedés mellett a repülőalkalmasság elbírálása repülő szakorvosi feladat.

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra nem került sor.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 Túlélés lehetősége

Az eset során életveszély nem alakult ki, eszméletét nem veszítette el.

A mentőegységeket nem volt szükséges értesíteni, mert a sérült saját lábán ment a területileg illetékes kórházba, ahol ellátták, majd a műtétet elvégző kórházba szállították, ahol 13 napig tartózkodott. A vizsgálat idején tudott információ szerint, a végleges megoldás ismételt műtéti beavatkozást igényel.

1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, azonban a Vb észrevételezi, hogy az egyesületnél nagyobb figyelmet kell fordítani a siklóernyős képzés nyilvántartására, annak igazolására. A vizsgált siklóernyős (Pilóta 1) képzettség igazolását elmulasztották, bár a siklóernyős igazolta, hogy a Tematika előírásai szerint a „Pilóta” képzésnek eleget tett.

A Vb megállapította, hogy a vizsgált siklóernyős klubjában a kommunikáció hiánya, hogy a siklóernyősök nem értesültek a repülőorvosi vizsgálat kötelező igazolásáról.

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony vizsgálati módszerek

A vizsgálat során az általánostól eltérő módszerek alkalmazására nem volt szükség.

2. ELEMZÉS

A startkönyve szerinti Növendék II képzettségű siklóernyős alapvizsgáját (A) 2000-ben, a pilóta (P-1) vizsgáját 2002-ben tette le, azonban ez nem került a repülési naplójában igazolásra.

A vizsgálatban szereplő siklóernyő saját tulajdona volt, amelyet 2008-ban vásárolt.

A balesetet szenvedett siklóernyős gyakorlott repülőnek tudta magát. Repülési feladatait azonban a regisztrált Növendék II. képesítése alapján egyedül nem tervezhette.

A siklóernyős Repülési naplójának bejegyzése szerinti Növendék II minősítés:

„Oktatója iránymutatása alapján, nem turbulens időben, magassági korlátozás nélkül gyakorló repüléseket” engedélyez.

A Vb a siklórepülő felszerelését, valamint szakmai felkészültségét tekintve a tervezett feladatot végrehajthatónak tartotta. Tudási szintjének gyakorlatban tartása azonban hiányosnak látszott. A siklóernyős elmondása szerint nem volt alkalma az utóbbi időben többet gyakorolni, ezért a starthely korlátozott területére való tekintettel kérte meg a jelen lévő oktatót, hogy segítse őt startja végrehajtásában.

A starthelyen észlelhető szélviszonyokat a siklóernyős jónak értékelte, amelynek ellentmond a siklóernyő agresszív felemelkedése. A start megkezdését követő gyors emelkedés, a két felnőtt súlyú ember (megközelítőleg 200kg-os) tömegének felemelése nagyobb pillanatnyi szélviszonyra vagy termikemelésre utal.

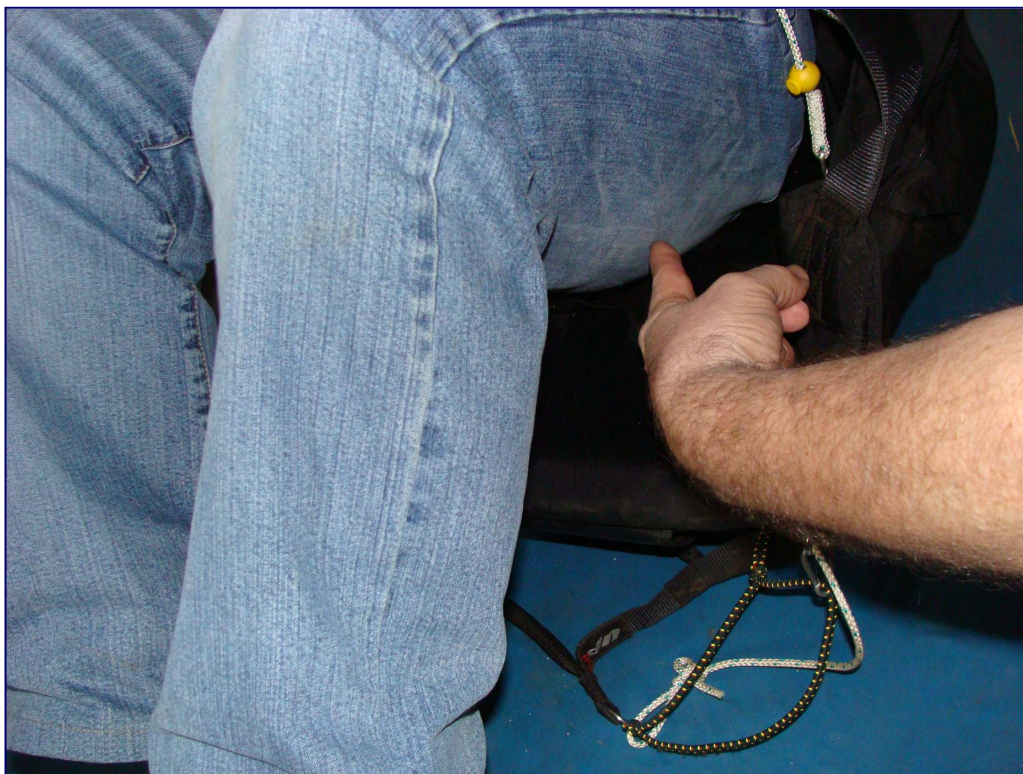
A siklóernyős minősítése lehetővé teszi az erős szélben való repülést is, azonban a start-technikát ez esetben meg kell változtatni, hiszen azonnali szárny-reakciót kell feltételezni. A siklóernyősnek ez esetben várhatóan nagyobb ellenállást kell kifejtenie, mert a gyorsan levegőbe emelkedő szárny elránthatja a repülő embert.

A Vb szerint az oktató azért segédkezett a startnál, hogy az erős szél ne rántsa el a startolni szándékozót. A szakirodalom kifejti, hogy erős szél esetén kerülni kell a startot a hegygerincen, vagy csúcs közelében.

Kérdésre a siklóernyős elmondta, hogy nem kellett volna erőltetnie a felső starthelyről való indulását, hiszen rendelkezésre állt volna egy alacsonyabb szinten lévő starthely is. Elismerte, hogy startjában zavarta a háta mögött álló oktató, ami abban nyilvánult meg, hogy kimaradt egy (egyedül végrehajtott startoknál) begyakorolt testmozdulata. Véleménye szerint annak elmaradása zavarta startjában, és meghatározhatta további mozdulatait.

A siklóernyős kifordulás starttechnikát alkalmazott, amikor is a menetiránynak háttal állva húzta fel a siklóernyőt, majd amikor a siklóernyőt repülőképesnek ítélte, akkor fordult volna a repülés tervezett irányába, és indítja meg a tervezett repülést. Ehhez kifejlesztett egy saját egyensúlyt erősítő testből való elhajlást, amit ez esetben a háta mögött álló oktatóra való tekintettel nem tudott kivitelezni.

A szárny, a startot követő bal oldali fordulója vélhetően a siklóernyős bal kezébe fogott irányító fogantyú ösztönös (támaszkodó jellegű) meghúzásából eredhetett, de ellenkorrekciót a jobb oldali fogantyú elérhetősége hiányában nem tudott alkalmazni. Ezt követően, csak a fák közé való becsapódásra koncentrált. A pilóta sérülése egy már előzőleg levágott fa-csonkra való érkezés miatt jött létre.



4. sz. kép: A siklóernyős sérülésének helye

Meteorológus elemzése

A meteorológus véleménye szerint az ilyen idő – a szélleökések ereje miatt – kifejezetten alkalmatlan gyakorló – azaz kevés tapasztalattal, ill. alacsony magasságon végrehajtandó – repülésekre; egyébként a termikus idő a vonatkozó előírások szerint ezt eleve ki is zárja.

Továbbá a meteorológus észrevétele szerint ez a száraz-termikhez köthető, rúgásos légmozgás visszatérően és nagy többségben szerepel a siklóernyős balesetek időjárási okai között.

Felmerülhet az a kérdés, miszerint a szakág szakmai szervezetei az oktatók képzésében megfelelő súlyú figyelmet fordítanak-e a száraz-termikus légmozgás veszélyes sajátosságaira, és az ilyen időjárási helyzet felismerésére.

Repülőorvosi elemzés

A fentiekben részletezettek szerint bekövetkezett balesetben pszichológiai szempontból: hibás vélelem alapján későn hozott döntés, és a tapasztalat hiánya hozzájárulhatott a baleset kialakulásához.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset a startot követően a siklóernyős szárnyának nem tervezett fordulóból való fák közé csapódásának hatására jött létre.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb véleménye szerint a baleset kialakulásában közrejátszhatott a pillanatnyi szélviszonyok helytelen megítélése.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényezők

A Vb véleménye szerint kockázatonövelő tényezőként jelentkezhetett a siklóernyős mögé, segítő szándékkal beálló oktató. A siklóernyős elmondása szerint az oktató elhelyezkedése akadályozhatta a siklóernyőst startjának begyakorolt mozdulata végrehajtásában.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

BA2009-015-4P-1: A vizsgált baleset egy olyan siklóernyőssel történt, aki az eltelt időben (hét évig) abban a tudatban repült, hogy középfokú vizsgával rendelkezik, ami feljogosítja egyedül való repülésre. A Vb a siklóernyős Repülési Napló-jában erre utaló hivatalos bejegyzést nem talált. Ezért:

A Vb azt javasolja a Magyar Repülő Szövetségnek, hogy honlapján jelenítsen meg egy Tájékoztatót, amelyben nyomatékosan hívja fel a siklóernyővel repülők figyelmét a Növendék I-II, (tanuló státuszban lévő) valamint a „B” vizsgával rendelkező önálló repülést tervezhető repülők jogainak különbségére.

A javaslattal tisztázni lehet, hogy a „Növendék I-II” minősítés tanuló jogú, mindig oktató közreműködést feltételező státusz, amelyeknél a Kiképzési Tematika korlátokat határoz meg.

Budapest, 2010. december 06.

Janovics Ferenc
Vb vezetője

Kovács Márk
Vb tagja

dr. Máté Róbert
Orvos szakreferens
Vb tagja

Sárközi Szilárd
Meteorológus
szakreferens
Vb tagja