



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

## ZÁRÓJELENTÉS

2011-127-4P  
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET

ÚRHIDA repülőtér  
2011. június 25.

Ejtőernyő, Icarus Safire  
Gyári szám: 94936790

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

## BEVEZETÉS

### Jelen vizsgálatot

- a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és a tanácsi rendeletben,
- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek 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 polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlament és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálják.

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 9756, illetve a Doc 6920 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.

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

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
. MRSz	Magyar Repülő Szövetség
NKH LH	Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal
Vb	Vizsgálóbizottság



## ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Eset kategóriája</b>		légiközlekedési baleset
<b>Légijármű</b>	<b>Osztálya</b>	ejtőernyő
	<b>Gyártója</b>	Icarus
	<b>Típusa</b>	Safire
	<b>Gyári száma</b>	94936790
	<b>Üzembentartója</b>	Magyar Repülő Szövetség
<b>Eset</b>	<b>Napja és időpontja helyi időben</b>	2011. 06. 25-én 15 óra 50 perc
	<b>Helye</b>	Úrhida repülőtér

### **A légiközlekedési baleset során összesen;**

Súlyosan megsérült: 1 személy.

A légijármű az eset során nem rongálódott meg.

### **Bejelentés, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2011. 06. 25-én 16 óra 35 perckor az üzembentartó szervezet repülésbiztonsági szolgálatának ügyeletesje jelentette be.

### **A KBSZ ügyeletes**

– 2011. 06. 25-én 16 óra 50 perckor tájékoztatta az NKH LH ügyeletesét.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója az eset vizsgálatára 2011. 06. 25-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Kovács Márk	balesetvizsgáló
tagja	Ferenci Miklós	balesetvizsgáló

Kovács Márk balesetvizsgáló kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat időtartama alatt megszűnt, helyette a KBSz főigazgatója a Vb vezetőjének Ferenci Miklós balesetvizsgálót, tagjának Maróti Gergely balesetvizsgálót jelölte ki.

### **Az eseményvizsgálat áttekintése**

A Vb az esetet követően 2011.06.27-én a sérültet a kórházban meghallgatta, ezt követően a helyszínt megtekintette, és a rendőrség által készített anyagokat bekérte.

A Zárójelentés-tervezet a bekért dokumentumok, a tanúk és az ejtőernyős írásos nyilatkozata, valamint a helyszínen tapasztaltak alapján készült.

A Vb az eset kapcsán biztonsági ajánlás kiadását nem tervezi.

### **Az eset rövid áttekintése**

Ejtőernyős ugró tandemugrást filmezett a levegőben A filmezés befejezése után ejtőernyője rendben kinyílt. Közvetlenül a földetérés előtt turbulencia következtében magasságot veszített, a talajjal ütközött és súlyosan megsérült.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### Repülés lefolyása

A balesetben megsérült személy a repülőgépet 3000 méteres magasságban harmadikként hagyta el, feladata egy tandemugró páros filmezése volt. A filmezés befejezése után az ejtőernyőt 900 méteres magasságban rendellenesség nélkül nyitotta. A földet érés előtt megfelelő magasságban a leszállóirányra fordult. Négy-hat méter magasságból egy erős turbulens szélökés következtében függőlegesen, nagy süllyedési sebességgel ért földet. A földdel való ütközés következtében súlyos sérüléseket szenvedett. A helyszínen lévők a mentőket értesítették, a sérültet a mentők kórházba szállították.

### Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	0	0	0
Súlyos	1	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	

### Ejtőernyős ugró adatai

Kora, állampolgársága, neme	52 éves magyar nő	
Vezetői engedélyének	Egészségügyi érvényessége	2012.04.13-ig
	Képesítései	oktató
	Jogosításai	ugrás vezető
Ugrások száma	Összesen	264 ugrás

### Ejtőernyő adatai

Osztálya	ejtőernyő
Gyártója	Icarus
Típusa és típuszáma	Safire
Gyártási ideje	1999.08.
Gyártási száma	94936790
A gyártónak a terhelésre vonatkozó ajánlása	180-192 lbs
Légialkalmasságának érvényessége	2012.12.31.
Üzembentartója	Magyar Repülő szövetség

### Meteorológiai adatok

A repülőtéren az eset idején mért meteorológiai adatok.

A szél iránya: észak-északnyugati

A szél sebessége: 8 m/s



## Repülőtéri adatok

A repülőtér keskeny füves futópályáját a baleset idején az északnyugati oldalon magas kukorica határolta, a magas kukorica az élénk szélben a futópályán jelentős turbulenciát okozhatott.

## 2. ELEMZÉS

A sérült a leszállásra való behelyezkedés során az élénk szél és a pályát a szél irányából határoló kukorica következtében, alacsony magasságban turbulenciába került. Az alacsony magasságon történő magasságvesztés következménye a talajjal történő ütközés. Lábra leszálló repülőeszközök esetén a szokásosnál nagyobb merülő és vízszintes sebességgel történő, talajjal való találkozás az esetek többségében – mint a jelen esetben is – sérüléshez vezet.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

### Ténymegállapítások

Az ejtőernyős rendelkezett az ugrás végrehajtásához szükséges képesítéssel és jogosultsággal.

Az ejtőernyő a feladat végrehajtására alkalmas volt.

Az ejtőernyős ugrást az érvényben lévő előírásoknak megfelelően, jó látásviszonyok, kedvezőtlen meteorológiai feltételek mellett hajtotta végre.

### Eset oka

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi bizonyítható oka volt;

- A baleset oka az ejtőernyő turbulencia által okozott magasságvesztése.

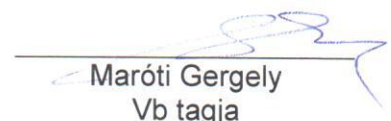
## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. augusztus „06”



Ferenci Miklós  
Vb vezetője



Maróti Gergely  
Vb tagja

## Repülőtéri adatok

A repülőtér keskeny füves futópályáját a baleset idején az északnyugati oldalon magas kukorica határolta, a magas kukorica az élénk szélben a futópályán jelentős turbulenciát okozhatott.

## 2. ELEMZÉS

A sérült a leszállásra való behelyezkedés során az élénk szél és a pályát a szél irányából határoló kukorica következtében, alacsony magasságban turbulenciába került. Az alacsony magasságon történő magasságvesztés következménye a talajjal történő ütközés. Lábra leszálló repülőeszközök esetén a szokásosnál nagyobb merülő és vízszintes sebességgel történő, talajjal való találkozás az esetek többségében – mint a jelen esetben is – sérüléshez vezet.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

### Ténymegállapítások

Az ejtőernyős rendelkezett az ugrás végrehajtásához szükséges képesítéssel és jogosultsággal.

Az ejtőernyő a feladat végrehajtására alkalmas volt.

Az ejtőernyős ugrást az érvényben lévő előírásoknak megfelelően, jó látásviszonyok, kedvezőtlen meteorológiai feltételek mellett hajtotta végre.

### Eset oka

A Vb a szakmai vizsgálata során arra a következtetésre jutott, hogy az eset bekövetkezésének az alábbi bizonyítható oka volt;


- A baleset oka az ejtőernyő turbulencia által okozott magasságvesztése.

## 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

Budapest, 2014. augusztus „ 06 „

  
 Ferenci Miklós  
 Vb vezetője

  
 Maróti Gergely  
 Vb tagja