



## **MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET**

### **ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS 2014-215-4P KBSZ sorszámú LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY**

Helyszín: **Eged-hegy**  
Ideje: 2014. május 30. 12 óra

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



**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG**  
**BIZTONSÁGI SZERVEZET**  
**Budaörsi Repülőtér**  
2042 Budaörs 2. Pf.: 8

## **LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ÜZEMBENTARTÓI JELENTÉS**

KBSZ sorszám:	<b>2014-215-4P</b>
MRSZ REBISZ eseményszám:	<b>7/2014</b>
Üzembentartó:	<b>MRSz</b>
Tulajdonos:	<b>Légijármű vezető</b>
Gyártó:	<b>NA</b>
Típus:	<b>NA</b>
Azonosító jele:	<b>NA</b>
Az eset helye:	<b>Eger, Eged-hegy</b>
Eset ideje:	<b>2014. május 30. 12 óra 10 perc</b>
Eset kategóriája:	<b>Súlyos esemény</b>

### **ÁTTEKINTÉS**

2014. május 30.-n 12 óra 10 perckor Eger város közelében lévő Eged-hegy siklóernyős starthelyéről a légijármű-vezető a felszállás után az ernyő beülőjével megakadt egy fa koronájában, amitől az ernyő belengett és a légijármű-vezetője ezzel a lengéssel a talajnak ütközött. Az esemény következményeként a légijármű-vezetője gerinccsigolya repedést szenvedett, a mentők kórházba szállították.

**A KBSZ főigazgatója az MRSZ REBISZ-t bízta meg az esemény szakmai kivizsgálásával.**

Az esemény szakmai vizsgálatát **Oláh Attila** kezdte meg és Dusa János fejezte be.

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja: **2015. január 21.**



## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 A repülés lefolyása:

2014. május 30.-n 12 óra 10 perckor Eger város közelében lévő Eged hegy siklóernyős starthelyéről induló légi jármű-vezető a felszállás után az ernyő beülőjével beakadt egy fa koronájába, az ernyő belengett és a légi jármű-vezetője ezzel a lengéssel ért talajt. Az esemény következményeként a légi jármű-vezetője gerinccsigolya repedést szenvedett.

### 1.2 Személyi sérülés: súlyos

### 1.3 Légi jármű rongálódás: nem történt.

### 1.4 Egyéb kár: nem keletkezett.

### 1.5 A légi jármű-vezető adatai:

Kora, neme:	Férfi.
Képesítése:	„A” vizsga
Jogosítása:	NA
Eü. Érvényessége:	NA
Összes repült ideje:	NA
Összes felszállása:	NA
Típuson repült ideje:	NA
Típuson felszállása:	NA
Előző évben repült ideje:	NA
Előző évben felszállása:	NA
Előző hónapban repült ideje:	NA
Előző hónapban felszállása:	NA
Utolsó napon repült ideje:	NA
Utolsó napon felszállása:	NA

### 1.6 A siklóernyő adatai:

Típusa:	NA
Azonosító jele:	NA
Gyári száma:	NA
Gyártási év:	NA
Alkalmassági biz. száma:	NA
Érvényessége:	NA
Üres tömege:	NA
maximális felszálló tömege:	NA
minimális felszálló tömege:	NA
tényleges terhelése:	NA



	<b>Összes felszállása:</b>	<b>Összes ideje:</b>	<b>repült</b>
A siklóernyő			
gyártás óta:	NA	NA	
karbantartás óta:	NA	NA	
<b>1.7</b>	<b>Meteorológiai adatok:</b> Szél sebesség/irány: <b>6m/sec, 280°-ról</b> , Levegő hőmérséklet: <b>12°C</b> , Felhőzet: <b>közepes</b> , magassága nem ismert. Látástávolság:> <b>10 km</b> .		
<b>1.10</b>	<b>Felszállóhely és leszállóhely adatai:</b> Starthely (ÉNY): N47°55.754' E20°24.694'; a leszállóhely adatai: NA.		
<b>1.12</b>	<b>A roncsra és a földet érésre vonatkozó adatok:</b> roncs nem keletkezett		
<b>1.13</b>	<b>Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:</b> a légijármű-vezetője gerinccsigolya repedést szenvedett.		
<b>1.14</b>	<b>Tűz:</b> nem keletkezett.		
<b>1.15</b>	<b>A túlélés lehetősége:</b> a sérültet a mentők kórházba szállították		
<b>1.16</b>	<b>Próbák és kísérletek:</b> Elvégzésére nem volt szükség.		
<b>1.17</b>	<b>Szervezetek jellemzése:</b> A légijármű-vezetője az MRSZ szakmai felügyelete alatt működő HFFA tagszervezeti klubban kapott képzést.		
<b>1.18</b>	<b>Kiegészítő adatok:</b> Beszerzésére nem volt lehetőség.		
<b>1.19</b>	<b>Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:</b> Az esemény vizsgálata hagyományos módszerekkel történt.		

## 2. ELEMZÉS

2014. május 30.-n 270-280°-ról 6 m/sec erősségű szél fújt, amely az Eged hegy DNy-i, és ÉNy-i siklóernyős starthelyekre kissé oldal irányú, erősségét tekintve a repülésre jó, de a startolásra nem kedvező az irányát tekintve. Valószínűsíthető, hogy a siklóernyős pilóta a felszállás közben a kívánt startiránytól elsodródott és az ernyő beülője így akadhatott be egy fa koronájába.

## 3. KÖVETKEZTETÉSEK

A súlyos baleset bekövetkezésének okaként valószínűsíthető, hogy az „A” vizsgás pilóta az elstartolás során kialakult elsodródást nem tudta megfelelően korrigálni és azért akadt be a starthely közelében lévő fába.

### 3.1 Kockázat értékelés

Az esemény bekövetkezés valószínűségének értékelése alapján a gyakoriságot tekintve **3** fokozatú, amíg az esemény súlyosságát értékelve a „**C**” osztályba sorolható.

A fentieket figyelembe véve a kockázat értékelése „**lehetséges esemény, amely kockázatos**” és amelynek indexe: **3C**, ami azt jelenti, hogy **az esemény kockázata elfogadható amennyiben a kockázat azonosított és kezelt.**



#### **4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK**

Az eseménnyel kapcsolatosan biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

**Budapest, 2015. január 21.**

.....  
**Dusa János**  
eseményvizsgáló