



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

# **ZÁRÓJELENTÉS**

**2015-054-4P  
LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Etyek - Ödönmajor  
2015. március 8.**

**UL-A1  
20-73**

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.

## A VIZSGÁLAT JOGÁLLÁSA

### 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: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 123/2005. (XII. 29.) GKM rendeletben,
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetési vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényben.

foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeletben, valamint 2016. szeptember 1-étől a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) Korm. rendeletben 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 Közlekedésbiztonsági Szervezet független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek.
  - A Közlekedésbiztonsági Szervezet a szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az ICAO Doc 9756, illetve a Doc 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat alkalmazza.
- 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 Vizsgálóbizottság 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 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.

**TÉNYBELI INFORMÁCIÓK**

**Az eset kategóriája** légiközlekedési baleset  
**Légijármű felség- és lajstromjele** 20-73  
**Légijármű üzemeltetője** magánszemély  
**Az esemény helye** Etyek - Ödönmajor  
**Az esemény dátuma, időpontja** 2015.03.08 17:15 UTC

**Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója az esemény vizsgálatára 2015. március 09-én az alábbi vizsgálóbizottságot (továbbiakban: Vb) jelölte ki:

**vezetője** Ferenci Miklós, balesetvizsgáló  
**tagja** Torvaji Gábor, balesetvizsgáló

**A szakmai vizsgálat áttekintése**

A Vb 2015.03.15-én sikertelen kísérletet tett a pilóta meghallgatására.  
A Vb 2015.03.16-án Bicskén pótszemlén megvizsgálta a repülőeszközt, beszerezte a térfelügyelő kamera felvételét és tanúkat hallgatott meg.  
A Vb 2015.03.22-én meghallgatta a pilótát.

**Légijármű adatai**

**A légijármű osztálya** ultrakönnyű  
**A légijármű alosztálya** ULA1 motoros  
**A légijármű típusa** Apollo CX19  
**A légijármű gyártója** Halley Kft  
**A légijármű gyártási éve** 1987  
**Lj. azonosító jele/gyártási száma** 20-73 / MZ002/87  
**Futómű elrendezés** trike  
**Hajtómű kategóriája** dugattyús  
**Hajtómű típusa** Rotax 447  
**Hajtóművek száma** 1 db  
**Légijármű sérülése** jelentős

**Repülés adatai**

**Repülési szabályok** VFR  
**Repülés célja** magán/sport  
**Felszállás helye, időpontja** nem ismert  
**Becsapódás helye, időpontja** Etyek-Ödönmajor 2015.03.08. 17:15 LT

**Meteorológiai adatok**

**Látási viszonyok** VMC - CAVOK  
**Napszak** nappal  
**Időjárás körülmények (METAR / TAF)** LHBP 201230Z 30008KT 260V330 CAVOK 26/11 Q1017 NOSIG

**Személyzet adatai**

	Beosztás		Szaksz.eng.típusa	Orvosi minősítés
1.	Parancsnok pilóta (PIC)	pilóta	bizonyítvány	2.osztályú

**Személyi sérülések**

A pilóta a légiközlekedési baleset során súlyos sérüléseket szenvedett.

**Repülés lefolyása**

A pilóta egy a tulajdonát nem képező UL-A1 repülőgéppel - amely téli tárolásra volt nála elhelyezve - a tulajdonos tudta és megbízása nélkül szállt fel ismeretlen helyről 2015.03.08-án. A felszállás pontos ideje ismeretlen. A szemtanúk elmondása szerint az UL-A1 légijármű a baleset bekövetkezése előtt állandó motorfordulattal, alacsony magasságon repült Etyek Ödönmajor térségében. Amikor hozzávetőleg déli irányban átrepült a major bekerített területe felett, a pályáját keresztező villanyvezetéknek ütközött, azt elszakította, majd meredek pályán orral a földnek ütközött. A roncs koordinátája: N 47.427140° E18.773530°

Az ütközés következtében a pilóta súlyosan sérült, az UL-A1 légijármű jelentősen megrongálódott.

**ELEMZÉS**

A pilóta meghallgatásakor a repülésről emlékezetkihagyásra hivatkozva semmilyen információt nem adott. A Vb a repülés ütközés előtti részét a területen tartózkodó tanúktól kapott információk és egy térfelügyelő kamera képeinek a felhasználásával tudta rekonstruálni.

A Vb a pótszemlén megvizsgálta a légijármű hajtóművét. A Vb a vizsgálat során semmilyen olyan rendellenességet nem talált, amely megakadályozhatta volna annak rendeltetésszerű működését.

A pilóta az ütközés előtt hosszú ideig repülési magasságának változtatása nélkül alacsony magasságon - a fák koronaszintjének magasságában - repült.

A Vb megvizsgálta az ütközés lehetséges okait, és kizárta:

- a vezeték korlátozott észlelhetőségét;
- a motor teljesítményének csökkenését.

A Vb álláspontja szerint a pilótát a vezeték észlelésében sem az időjárási körülmények, sem pedig a nap helyzete nem zavarhatta. A repülés nappal, jó látási körülmények között történt, a nap, a repülés irányától 50-70 fokkal jobbra, 17 fokkal a horizont felett helyezkedett el.

A pilótának azt a feltételezését - amelyet meghallgatásakor fogalmazott meg - mely szerint a baleset oka lehet a motor teljesítményének csökkenése, a Vb-nek a roncs vizsgálatok szerzett tapasztalatai, valamint a tanúk meghallgatásakor szerzett információk nem támasztják alá.

A Vb megállapította, hogy a pilótát a légijármű tulajdonosa nem hatalmazta fel a tulajdonában lévő légijárművel való repülésre.

A Vb a vizsgálat során megállapította, hogy a légijármű vezetője alacsonyabban repült, mint a 14/2000 (KöViM rendelet) 3.4.1.a, pontjában meghatározott (a légijárműtől mint középponttól számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 300 méternél alacsonyabban) minimális repülési magasság.

**KÖVETKEZTETÉSEK****Eset okai**

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

- a pilóta a kis magasságon való tartós repüléssel nagy kockázatot vállalt.

---

**BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

---

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen események elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadására nincs szükség.

Budapest, 2017. május 03.



.....  
Ferenci Miklós  
Vb vezetője



.....  
Torvaj Gábor  
Vb tagja