

### Az esemény ismertetése

Az érintett ultrakönnyű repülőgép 83 éves tulajdonosa az esztergomi repülőtéren helyi gyakorlórepülésre készülve 2020. november 30-án 14:41 perckor megkezdte a felszállást a 20-as füves pályán. Mintegy 520 méter megtétele után a gép orrfutója kitört és a légi jármű a keresztengelye körül az orrán átfordulva, rövid csúszás után a hátán került nyugalomba. A baleset során a pilóta könnyebb, a légi jármű jelentős sérülést szenvedett.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet Vizsgálóbizottsága (továbbiakban: Vb) a baleset okait a repülés előkészítésében és a megkísérelt felszállás során elkövetett pilótahibákban jelentkező, és az azokhoz vezető emberi tényezőként azonosította.

A Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná, mert a vonatkozó szabályok betartásával a baleset elkerülhető lett volna.

### Ténybeli információk

<b>Esemény besorolása:</b>	légiközlekedési baleset			
<b>Esemény időpontja:</b>	2020. november 30., 14:42 LT <sup>1</sup>			
<b>Esemény helye:</b>	Esztergom repülőtér (LHEM) (47°45',48 N; 18°43',80 E)			
<b>Légi jármű típusa, azonosító jele:</b>	Pipistrel Virus 912, 35-12 (nincs érvényes magyar lajstromban)			
<b>Légi jármű gyárt. éve, sorozatszám:</b>	2011, S/N 408V912			
<b>Hajtómű(vek) száma, típusa:</b>	1 db, Rotax 912, S/N 912 67770185			
<b>Kötelező felelősségbiztosítás érvényessége:</b>	nem volt érvényes felelősségbiztosítása			
<b>Repülés célja:</b>	magáncélú helyi repülés			
<b>A balesetben érintett személy(ek)</b>	<b>személyzet</b>	<b>utás</b>	<b>más érintett</b>	
<b>száma:</b>	1	0	0	
<b>sérült:</b>	1 könnyebben sérült	-	-	
<b>Rongálódás:</b>	<b>légi jármű:</b> jelentősen megrongálódott <b>3. fél:</b> kár nem keletkezett			
<b>Pilóta jogosítása, képesítése:</b>	nem volt érvényes jogosítása			
<b>Pilóta orvosi minősítése:</b>	nem volt érvényes orvosi minősítése			
<b>Pilóta kora, állampolgársága:</b>	83 éves, magyar			
<b>Pilóta repülési tapasztalata</b>	<b>összes</b>	<b>típuson</b>	<b>utolsó 90 nap</b>	<b>utolsó 7 nap</b>
<b>repült óra:</b>	523	340	9	2
<b>Információ forrása:</b>	bejelentés, helyszíni szemle és pótszemle, pilóta meghallgatása, GPS adatok, OMSZ időjárás-adatok, konzultáció a Pipistrel magyarországi képviselőjével, azonos típusú repülőgépek vizsgálata, légszűrők gyakorlati tesztelése			

<sup>1</sup> Local Time / helyi idő

## Repülés lefolyása

2020. november 20-án a légi jármű tulajdonosa a kora délutáni órákban az esztergomi repülőtérrel helyi, magáncélú, VFR<sup>2</sup> repülésre indult. Repülése előtt az általános, általa tapasztalt időjárásképet vette alapul, konkrét repülésmeteorológiai előrejelzést nem szerzett be. Repülőgépet a hangárból elővéve a szokásos módon körüljárta, rendellenességet nem tapasztalt. A hangár előtt motort indított, majd a repülőtéren 20-as pályájára gurult, ahol várakozás nélkül, lendületből gyorsításba kezdett a felszálláshoz. Érzete szerint a gép a szokásosnál kisebb mértékben gyorsult (a pontos értékeket nem tudja, mert saját elmondása szerint felszállás közben nem szokta nézni a sebességmérőt). A nehezkesebb gyorsuláson kívül azt is tapasztalta, hogy a repülőgép nehezen akar emelkedni a talajtól, ezért megszakította a felszállást. Emlékei szerint lehúzta a gázt, de mivel úgy érezte, hogy a repülőgép nem lassul eléggé, intenzív fékezésbe kezdett. A nekifutás nyomvonalát folyamatosan növekvő mértékben balra tért el. A kezdetben néhány fokos irányeltérés mintegy 200 méter megtétele után (a teljes nekifutási úthossz fele előtt) elérte a 12 fokot. A gyorsítás végén a gép sebessége a GPS által rögzített adatok tanúsága szerint legkevesebb 91 km/óra volt (a GPS mintavételi sűrűsége nem zárja ki, hogy a repülőgép e ponton túl még gyorsulhatott) (1. ábra). Az orrfutó a nagy sebességgel megkezdett fékezés során az egyenetlen talajon elakadt és a felfüggesztő villa csavarjai eltörték. A villa a rugóstagról leszakadt, a futószár a földbe fűrődött, a légi jármű pedig az orrán átfordulva, nyitott féklapokkal történt rövid háton csúszás után megállt.



1. ábra: A repülőgép útvonala és sebessége a fedélzeti GPS alapján

A baleset során a pilóta hajás fejbőrén egy kb. 10 cm-es vágási sérülést szenvedett.

## Helyszín és roncs



2. ábra: A repülőgép helyzete és az elhajlott féklapok

Az esztergomi repülőtér talaja, bár nem ideálisan sima felületű, könnyű sportrepülőgépek fel- és leszállására alkalmas. A Vb a balesettel végződő nekifutás nyomvonalán az átfordulást indokló mértékű talaj-egyenetlenséget nem talált.

Az átfordulás során az orrfutó kitérésén túl a légi jármű légcsavarjának mindkét tolla tövig roncsolódott, a motorburkolat és az orrkúp összetört, valamint a törzs és farok héjszerkezetén is repedések keletkeztek. A szárnyak felső felületéből nyíló áramlásrontó féklapok az átfordulás utáni talajfogáskor nyitott helyzetben voltak, így a füves talajon elakadva fékeztek a csúszást, miközben a mozgás irányával ellentétesen, a repülőgép orra felé elhajlottak (2. ábra).

A repülőgépen a helyszíni vizsgálat és pótszemle során a Vb a légiüzemeltetési utasításban foglaltakhoz képest az alábbi eltéréseket rögzítette: a magassági kormány rugós trimmje elülső, rögzített helyzetben volt és a mentőernyő biztonsági

tüskéje, valamint a Pitot-cső takarója nem volt eltávolítva. Ez utóbbiról a pilóta később, a pótszemle során azt nyilatkozta, hogy rögtön a felborulást követően tette vissza a Pitot-csőre.

<sup>2</sup> Visual Flight Rules / látvarepülési szabályok

## Pilóta

A légijármű vezetője a baleset idején a 83. életévében járt. 2010 áprilisában, 72 évesen ULA2 pilótavizsgát tett, ami az akkor érvényes jogszabályok szerint ultrakönnyű légijárművek (melyek a balesetben érintett repülőgépet is magukba foglalják) vezetésére jogosította. Hat évvel később egy EU jogharmonizáció keretében a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 53/2016. (XII. 16.) számú rendeletének 143. § (1) pontja az érintett kategóriára szakszolgálati engedély kötelezettséget írt elő, mely engedély megszerzéséhez az érintett légijármű-vezetők számára 3 év türelmi időt biztosított. Ennek 2020. március 16-i lejáta után a balesetben érintett repülőgép csak érvényes szakszolgálati engedély birtokában lett volna vezethető, melyet az érintett pilóta nem szerzett meg.

Az ULA2 alap-pilótavizsgájához megszerzett 2. osztályú orvosi minősítésének kelte 2009. december 7., érvényessége 2010. november 24-én lejárt, azóta nem volt megújítva.

Meghallgatása során a Vb-nek elmondta, hogy az adott napon a megszokott gyakorlata szerint végezte a repülés előkészítését és végrehajtását. Ezek során ellenőrzőlistákat nem szokott használni, minden ellenőrzést a kialakult rutinja és tapasztalata alapján fejből végez. A Vb a meghallgatások során konstataulta, hogy a pilóta az idők során egyéni, az üzemeltetési kézikönyvtől eltérő, szakmailag nem indokolható saját irányelveket alakított ki, többek közt a trimmhasználat, légszűrő-állítással vagy a mentőernyő előkészítésével kapcsolatban. Ez a szemlélete a karbantartásban is megmutatkozik (ld. *Karbantartás* c. bekezdés).

## Légijármű

Az érintett légijármű egy 12,5 m fesztávolságú, kétüléses, felsőszárnyas, orrkerekes, szénszál/aramid/kevlár összetételű kompozitból épített, önhordó héjszerkezetű ultrakönnyű repülőgép, melyben a tolóerőt egy 73,5 kW teljesítményű Rotax 912 UL motor és mechanikusan változtatható beállítási szögű, kéttollú légszűrő biztosítja. Kifejezetten jó repülési tulajdonságokkal bír, technológiailag és műszerezettség szempontjából fejlett, korszerű és sokoldalú repülőgép, melyen a szárny íveltsége a szárnyak teljes hosszában szerelt csűrőkormányok fel- vagy lehajlásával, négy fokozatban változtatható (-5°, 0°, +9° és +20°). A repülőgép ezen kívül a szárnyak felső felületéből nyíló áramlásrontó féklapokkal is fel van szerelve. Hangártárolás során a gyártó – a féklapmechanizmus rugóit kímélendő – a féklapokat kireteszelt, fesztelenített állapotban javasolja tartani. A gyártó által megadott paraméterek közül a baleset szempontjából lényeges sebesség- és teljesítményadatokat az alábbi táblázat tartalmazza.

Tömeg- és mennyiségadatok		Teljesítményadatok	
Saját tömeg	289 kg	Átesési sebesség ívelőlapal	64 km/h
Maximális megengedett felszállótömeg (MTOM)	472.5 kg	Átesési sebesség ívelőlap nélkül	79 km/h
Tüzelőanyag mennyisége	2 x 50 l	Orrkerék elemelési sebesség (VR)	60 km/h
Tüzelőanyag maximális megengedett tömege	76 kg	Felszállási úthossz	95 m

1. táblázat

### A motor vizsgálata

A Vb 2021. január 8-án Esztergom repülőgépen a pilóta/tulajdonos és a Pipistrel magyarországi képviselője jelenlétében utólagos szemlét tartott, többek közt a pilóta által hivatkozott motor-teljesítménycsökkenés okának feltárása céljából. A légijárművön alkalmazott légszűrők bevizsgálása során a Vb megállapította, hogy azok légáteresztő képessége érdemi mértékben nem maradt el egy gyári új légszűrőtől. A légszűrő vizsgálatáról mérési jegyzőkönyv készült. A nem gyári olajszűrő használatából fakadó esetleges kenési problémák jelei sem mutatkoztak.

A Rotax hajtóművek gyártója 2013. június 4-én kiadott SB-912-063R1 sz. bulletinjének 1. sz. revíziójában, ami a tárgyalt repülőgép motorját is érinti, felhívja a figyelmet az üzemanyag-szivattyú öt éves élettartamára és ez okból ajánlott cseréjére. E cseréje ezen a motoron sem az öt éves karbantartás során, sem később nem lett végrehajtva. A szivattyú hibás működése elvben okozhatta a szállított tüzelőanyag-mennyiség pillanatnyi csökkenését, ami a Pipistrel magyarországi képviselőjének véleménye szerint adott körülmények közt motormegtorpanás formájában jelentkezhet. A pilóta ilyen jelenségről nem számolt be, csak általános jellegű mérsékelt gyorsulást tapasztalt. A hajtómű egyenletesen járt, a repülőgépet a földön a felszálláshoz szükségesnél is nagyobb sebességre tudta gyorsítani. A Vb hajtóműhibára utaló jeleket nem talált.

### Jogi környezet

A 21/2105 (V. 4.) NFM rendelet 2. § 30. pontja (kiegészítve az EU 2018/1139 rendeletének I. melléklet e) pontjával), valamint a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 12. § (1) pontja alapján a légijárművek (ide értve az érintett ultrakönnyű kategóriát is) 2016. január 1. óta lajstrombavételi kötelezettség alá estek, mely alól az akkori

Nemzeti Közlekedési Hatóság egy hároméves kifutású türelmi idő bevezetésével 2019. január 1-ig felmentést adott. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a balesetben érintett légitársaságot, amely az ezt megelőző időszakban azonosító jellel is repülhetett, a további jogszerű üzemeltetéséhez 2019. január 1-ig lajstromba kellett volna venni. Mivel ez nem történt meg, a légitársasággal a baleset idején és az azt megelőző két évben végrehajtott repülések e szempontból sem voltak jogszerűek. E körülmény alapján a légitársaságnak sem érvényes biztosítása, sem jogszabályi kötelezettségként meghatározott, hatóság által felügyelt érvényes karbantartási programja nem volt, így folyamatos légialkalmasságának felügyelete nem volt biztosítva.

### Repülőtér

A Duna és a Visegrádi-hegység nyugati lába között, 111 méter tengerszint feletti magasságon elhelyezkedő esztergomi repülőtér (LHEM) IV. osztályú, magánüzemeltetésű, nem nyilvános repülőtér. Füves, 1000 x 30 méter területű pályája 02/20 tájolású. Esztergom történelmi város és az államhatár közelsége miatt a repülőtér használatára több korlátozó repülési szabály van érvényben, melyek a tárgyalt esemény lefolyására nem voltak hatással.

### Karbantartás

A balesetben érintett légitársaság karbantartási naplója a zárójelentés kiadásáig nem került elő, a megismert adatok alapján a karbantartások eseti jellegűek voltak; ezekben az idők során a tulajdonoson kívül több közreműködő is részt vett. A gyártó által előírt karbantartási program következetes betartása így nem teljesült maradéktalanul, amit a Vb – karbantartási napló híján – olyan jelekből tapasztalt, mint például a Rotax által 2013-ban kiadott bulletinben ajánlott, elmaradt tüzelőanyag-szivattyú csere, valamint nem gyári alkatrészek használata (nem a repülőgéphez gyártott, más méretű, autópálya-olaj- és levegőszűrő). A törvény által meghatározott, felügyelt karbantartási programot minden Magyarországon lajstromba vett légitársaság számára erre illetékes hatóság hagyja jóvá és felügyeli. Mivel az érintett repülőgép magyar lajstromban nem szerepel, érvényes, jóváhagyott karbantartási programja sem volt.

### Időjárási és fényviszonyok

Az eset idején az OMSZ jelentése szerint a repülőtéren északkeleties, változó irányú, elhanyagolható erősségű szél (360/0,4 m/s, 048/0,3 m/s: gyakorlatilag szélcsend) és magasszintű felhőzet miatt közepesen/erősen borult ég alatt, megfelelő látási viszonyok voltak tapasztalhatóak. Az időjárási körülmények a tervezett helyi látvarepülési feladatra alkalmasak voltak.

## Elemzés

A pilóta 10 éve lejárt orvosi alkalmassági minősítéssel, érvényes szakvizsgázati engedély nélkül kezdte meg az aznapi repülését. A saját tulajdonában lévő légitársaságnak üzemeltetéséhez, karbantartásához és a repüléshez szükséges, gyakorlatilag valamennyi engedély és jogosítás érvényessége az évek során lejárt vagy nem is került megszerzésre, így sem a légitársaság nem volt alkalmas a jogszerű légitársaságra, sem ő maga annak vezetésére.

A légitársaság gyártójának előírásai ellenére a tulajdonos a karbantartások során olyan helyettesítő alkatrészeket használt, amelyek ez esetben közvetlenül nem járultak a baleset bekövetkezéséhez, de ez a hozzáállás betekintést enged az üzemeltetési körülményekbe és ezen keresztül az üzemeltetési kultúrába.

A pilóta, saját elmondása szerint, a repüléseket és az azokat megelőző ellenőrzéseket rutinszerűen végzi, azok során ellenőrzőlistákat nem használ, csak elméleti és gyakorlati tudására, valamint saját véleményére hagyatkozik. A légitársaság repülés előtti ellenőrzése során nem távolította el a mentőernyő biztosítótűskéjét, a magassági kormány pedig a felszálláshoz nem megfelelő, előretrimmelt helyzetben volt. A Pitot-cső takaróját a Vb a helyszíni szemle során a Pitot-csőön találta. A pilóta állítása szerint ezt a takarót a baleset után ő helyezte vissza, amit a Vb nem tart életszerűnek. A Vb összefüggést lát a vonatkozó szabályokat nagymértékben figyelmen kívül hagyó hozzáállás és a baleset-höz vezető, nem megfelelően átgondolt, előkészített és végrehajtott repülőüzemelés között.

A légitársaság által rögzített GPS adatok utólagos elemzése során a Vb megállapította, hogy a repülőgép a gyártó légitársaság üzemeltetési kézikönyvében közzétett 60 km/órás VR<sup>3</sup> sebességet az összesen 530 méteres nekifutás során legkésőbb<sup>4</sup> 190 méter megtétele után elérte. Az emelkedéshez szükséges felhajtóerőt biztosító 64 km/órás sebesség elérése után

<sup>3</sup> A felszálláshoz szükséges nekifutás során az orrfutó emeléséhez szükséges sebesség

<sup>4</sup> A nyomvonal a GPS által egy algoritmus szerint rögzített pontokból épül fel és sebességadatok is csak ezekre a pontokra vonatkozóan állnak rendelkezésre.

a repülőgép a földön még tovább gyorsult. Legkésőbb 270 méter megtétele után a nekifutás sebessége már 91 km/óra<sup>5</sup> volt, ami jelentősen az említett 64 km/órás átesési sebesség fölött van (*ld. 1. táblázat*), így biztosítva volt a megfelelő felhajtóerő kialakulásához szükséges sebesség. Tekintetbe véve a maximális megengedethez viszonyított, mintegy 10%-kal alacsonyabb aktuális felszállótömeget és a nyomvonal rögzítésének mintavételi sűrűségét, megállapítható, hogy a levegőbe emelkedéshez szükséges felhajtóerő a nekifutás első harmadában már rendelkezésre állt.

A Vb valószínűsíti, hogy a tároláshoz a gyártó előírásai értelmében vélhetően fesztelenített, kioldott féklap kezelőkarja a repülés megkezdése előtt nem lett visszazárva. A Vb több, azonos típusú repülőgép féklapmechanizmusát is megvizsgálta és arra a következtetésre jutott, hogy egy beretesztelt (és akaratlan nyitás ellen külön biztosított) féklap borulás közbeni véletlen kinyílásának az esélye elhanyagolhatóan csekély, így a nekifutás hossza, valamint a háthelyzeti csúszás előtt már bizonyítottan nyitva lévő féklapok is arra utalnak, hogy a pilóta a felszállást nem retesztelt, vagy már részben, esetleg teljesen nyitott féklappal kezdte meg. A tapasztalatok szerint hasonló gyorsulási profil a féklappal végrehajtott felszállásra jellemző.

A Vb felé több, e típuson repülő pilóta is megerősítette, hogy szállt már fel nyitott féklappal, amit több lehetséges ok közt az is előidézhet, hogy a gyártó a gép tárolását – a féklapmechanizmus rugóit kímélendő – kiretesztelt, fesztelenített féklapokkal javasolja, amit legkésőbb a felszállás előtti ellenőrzőlista végrehajtása során vissza kell zárni.

A magassági kormány előretrimmelt állapota magyarázatot adhat arra, hogy a légijármű a pilóta által megszokottnál nehezebben akart emelkedni. Az orrhelyzetben rögzített rugós trimm a botkormányon egy folyamatos előreható erőt fejt ki, ami kelthetett a pilótában olyan érzetet, hogy a botkormányt a megszokott, vagy akár annál nagyobb erővel hátrahúzva sem emelkedik a gép orra. Ebben az előretrimmelt állapotban a repülőgép nekifutása során mintegy másfélszer nagyobb sebességre tudott gyorsulni emelkedés nélkül, ami magyarázatot ad a pilóta által – szubjektíven – érzékelt, a szokásosnál gyengébb lassulásra is, hiszen a repülőgépet jelentősen nagyobb sebességről kellett lelassítani. A nagysebességű gurulás ezenkívül nagyobb megterhelést is rótt az orrkerékre, amit az előretrimmelt állapot eredményezett bőlintonó nyomaték még tovább fokozott. elősegítve az orrkerék elakadását, majd kitörését.

A **Légijármű** c. bekezdésben részletezett okokból a Vb a hajtómű-meghibásodást, mint balesetet kiváltó okot kizárta.

A fentiek alapján a Vb a bekövetkezett baleset közvetlen kiváltó okaként emberi hibákat azonosít, melyek a következő pilótahibákban részletezhetők: az előkészítésben és végrehajtásban tanúsított, rutinszerű kényelmességből eredő, nem megfelelő szintű tudatosság, ami a szükséges ellenőrzések elmulasztását vagy pontatlan végrehajtását eredményezte, valamint az ebből törvényszerűen eredő hibák időben való felismerésének elmulasztása (szituációs tudatosság hiánya), és/vagy e hibák helyes kezelése (túltelítődés). A hibák ilyen mennyiségű előfordulását az érintett pilóta előrehaladott korán kívül az is elősegíti, hogy ő egyben a légijármű tulajdonosa is, aki a legtöbb (leginkább adminisztratív és jogi jellegű) mulasztásával tisztában volt, de tulajdonosként ezeket, közvetlen külső ellenőrzés és felügyelet híján, nem tekintette repüléseire nézve korlátozó tényezőnek. Az a tény, hogy a tulajdonos/pilóta folyamatos repülése mellett a tíz éve lejárt orvosi minősítése után az évek során a jogszerű üzemeléshez, karbantartáshoz, repüléshez szükséges érvényes engedélyeknek és jogosításoknak gyakorlatilag mindegyikét elvesztette vagy sosem szerezte meg, de ebből közvetlen hátránya nem származott, megerősíthette benne azt a felfogást, amely a vonatkozó szabályok betartásával szembeni elkényelmesedéshez vezetett. Ez a szemlélet később jó eséllyel terjedt ki a repülés közvetlen szabályaira és eredményezte azok elnéző kezelését, majd felülírását is (egyéni rutin kialakítása, gyártói előírások figyelmen kívül hagyása és helyettesítő alkatrészek használata). Ez a hozzáállás a balesethez vezető másodlagos okként azonosítható. Mivel a vonatkozó szabályok és előírások betartásával a baleset elkerülhető lett volna, a Vb biztonsági ajánlás kiadását nem tartja szükségesnek.



Mezei József  
Vb vezetője



Hanczár Ákos  
Vb tagja

<sup>5</sup> A szélcsend és a repülőtér kis tengerszint feletti magassága miatt a repülőgép GPS-sebessége és légsebessége gyakorlatilag azonosnak tekinthető.

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.

### Általános információk

#### 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 Függelkeinek 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 és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbvt. eltérő rendelkezéseinek hiányában az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényben foglalt rendelkezések megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII.29.) Kormányrendeleten alapul.

#### A fenti jogszabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a légiközlekedési balesetet és a súlyos repülőeseményt ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a repülőeseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között légiközlekedési 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 jelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.
- Jelen jelentés eredeti változata magyar nyelven készült.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség 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 és az észrevételek megtétele céljából a rendeletben meghatározott érintettek számára megküldött zárójelentés-tervezet szolgált.

#### Szerzői jogok

A zárójelentést kiadta:

Innovációs és Technológiai Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet

1103 Budapest, Kőér u. 2/A.

www.kbsz.hu

kbszrepules@itm.gov.hu

A zárójelentés vagy annak részei bármely formában jogszabályban meghatározott kivételek figyelembevételével felhasználhatók, ha a részletek a tartalmi összefüggéseiket megtartják és a forrást pontosan megjelölik.