



TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI  
MINISZTERIUM

Közlekedésbiztonsági Szervezet

# IDŐKÖZI NYILATKOZAT

PA-34-200 Piper Seneca I., HA-SOA

Atkár-Gyöngyöshalász repülőtér, 2020. november 7.

légiközlekedési baleset

2020-0523-4

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.

## Az esemény ismertetése

Esemény osztálya		légiközlekedési baleset
Légijármű	gyártója	Piper Aircraft Corporation, USA
	típusa	PA-34-200
	lajstromjele	HA-SOA
	üzembentartója	CAVOK Aviation Training Kft.
Esemény	időpontja	2020. november 7., 13:35 LT
	helye	Atkár-Gyöngyöshalász repülőtér N47°42'58.98", E019°54'58.86"
Személyi sérülések		0 fő / 0 fő
Az eseményben érintett légijármű sérülésének mértéke		gazdaságosan nem javítható mértékben megrongálódott

A repülőgép az atkári repülőtér 02-es pályájának végső egyenesen oktatórepülés során megkísérelt egyhajtóműves áttartolás közben a pályatengelytől balra eltérve magasságot veszített, majd a bal szárny talajon elakadása után a futópálya melletti szántásban kb. 150 fokot megpördülve állt meg. A jelentős mértékben megrongálódott repülőgépet a kétfős személyzet sérülés nélkül hagyta el.

Az esettel kapcsolatban az előzetes tájékoztatás kiadása óta eltelt időben a KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, amely időközi biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

A vizsgálat befejezése után annak eredményeit a KBSZ az idézett jogszabályok értelmében zárójelentés formájában honlapján teszi közzé.



## Eseményvizsgálat áttekintése

Bejelentést követően a KBSZ készenlétes vezetője azonnali helyszíni szemlét rendelt el.

A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, az Európai Parlament és a Tanács (EU) 996/2010/EU rendelet (2010. október 20.) 5. cikke szerint:

- (1) „A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletében meghatározottaktól eltérő légi járműveket érintő valamennyi polgári légi-közlekedési baleset vagy súlyos repülőesemény vonatkozásában eseményvizsgálatot kell végezni azon tagállamban, amely területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.
- (2) Amennyiben a 216/2008/EK rendelet II. mellékletében meghatározott légi járművektől eltérő, valamely tagállamban lajstromozott légi jármű olyan balesetben vagy súlyos repülőeseményben válik érintetté, amelyről nem állapítható meg egyértelműen, hogy melyik állam területén következett be, a lajstromozás szerinti tagállam biztonsági vizsgálatokat végző hatósága eseményvizsgálatot folytat.
- (3) Az (1), (2) és (4) bekezdésben említett eseményvizsgálatok terjedelmét és az eseményvizsgálatok során alkalmazandó eljárásokat a biztonsági vizsgálatokat végző hatóság annak figyelembevételével állapítja meg, hogy a vizsgálatból a repülésbiztonság javítása érdekében várhatóan milyen tanulságokat fog levonni, beleértve a 2 250 kg-nál nem nagyobb maximális felszálló tömegű légi járművekkel történt esetek vizsgálatát.
- (4) Az eseményvizsgálatokat végző hatóságok – a tagállamok nemzeti jogszabályai értelmében – dönthetnek az (1) és a (2) bekezdésben említett repülőeseményeken kívüli repülőesemények, vagy más típusba tartozó légi járműveket érintő balesetek vagy súlyos repülőesemények kivizsgálásáról is, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságokat vonhatnak le.”

A szemle tapasztalatai, valamint a 996/2010/EU rendelet 5. cikk (1) bekezdése alapján a KBSZ vezetője döntött a vizsgálat megindításáról.

### Figyelmeztetés

Az időközi nyilatkozat célja egy rövid összefoglaló bemutatása a bekövetkezett eseményről, valamint a szakmai vizsgálat jelenlegi állásáról.

Jelen időközi nyilatkozat tartalma a rendelkezésre álló aktuális információkon és adatokon alapul.

A szakmai vizsgálatnak a vonatkozó jogszabályokban meghatározottak szerinti befejezése új információkat, adatokat vagy bizonyítékokat tárhat fel vagy azonosíthat, és ennek következtében változásokat vagy módosításokat eredményezhet jelen nyilatkozat tartalmában.

Ezért a szakmai vizsgálat lezárásaként közzétett Zárójelentés megállapításai és következtetései eltérőek lehetnek a közzétett nyilatkozat tartalmától.

A Vb az időközi nyilatkozat kiadásáig:

- a helyszíni szemle során rögzítette a fellelhető nyomokat és adatokat;
- meghallgatta az oktatót és a növendéket a baleset körülményeiről;
- beszerezte az érintett személyzet előírt repülési okmányait és dokumentumait;
- adatpontosítást kért a személyzettől az aznapi teljes repülést illetően;
- bekérte az illetékes légiforgalmi szolgálat rádióforgalmazási és légiforgalmi adatait a teljes repülés idejéről;

- az üzemeltetőtől bekérte az érintett légijármű fedélzeti és karbantartási okmányait és dokumentumait, valamint az érintett oktatással kapcsolatos feljegyzéseket a kiképző szervezet vonatkozó oktatási tematikájával együtt;
- szakértőt kért fel a légijármű műszerezettségében végrehajtott változtatások a baleset bekövetkezéire gyakorolt esetleges hatásának felmérésére.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) Vizsgálóbizottsága (továbbiakban: Vb) végzi az esemény vizsgálatát, amellyel kapcsolatban a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló, 2007. évi XLVI. törvényben kihirdetett 13. Függelék 6. fejezet 6. pontja, valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 996/2010/EU rendeletének 16. cikk (7) pontja értelmében a KBSZ jelen időközi nyilatkozatot teszi.

## Szakmai vizsgálat alapelvei

### 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 továbbiakban: 996/2010/EU),
- 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. Függelékben,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbtv.),
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbtv. 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 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.

## Szerzői jogok

Az időközi nyilatkozatot kiadta:

Technológiai és Ipari Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet  
1103 Budapest, Kőér u. 2/A.  
www.kbsz.hu  
[kbszrepules@itm.gov.hu](mailto:kbszrepules@itm.gov.hu)

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

Budapest, 2022. június 2.