



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

IDŐKÖZI NYILATKOZAT

Pipistrel Virus SW 100, HA-TAR

Sárszentmihály-Úrhida Repülőtér (LHUH), 2023. november 21.

légiközlekedési baleset

2023-1589-4

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	Pipistrel d.o.o.
	Típusa	Pipistrel Virus SW 100
	Lajstromjele	HA-TAR
Esemény	időpontja	2023. november 21., 10:40 LT
	helye	Úrhida repülőtér
Repülés célja	oktatórepülés	
Súlyos sérülések	2 fő	
Az eseményben érintett légijármű sérülésének mértéke	jelentősen megrongálódott	

A balesetben érintett oktató és növendéke 2023. november 21-én érkezett az úrhidai repülőtérre a növendék megkezdett UL alap-kiképzésének folytatása céljából. A feladat, melyet a repülőtérre menet beszéltek meg, Úrhida – Kecskéd – Esztergom – Budaörs – Farkashegy – Úrhida útvonal-repülés, és a rádiózás gyakorlása volt.

A repülőgép ellenőrzése és tankolása után a személyzet a 06-os pálya elejére gurult. Összesen kb. 5 perc motormelegítés után a növendék megkezdte a felszállást, de azonnal érezte, hogy a repülőgép nekifutás közben balra húz, melyet az oldalkormány teljes jobbra lépésével sem tudott megfelelően korrigálni. Ezt jelezte az oktatójának, majd a felszállás megszakítása mellett döntött, mert a légijármű már a bal oldali pályaszegélyhez közeledett. Az oktató ekkor átvette az irányítást és folytatta a nekifutást. A légijármű ekkor balra elhagyta a füves pályát, és a pálya melletti kb. 20 méter széles, 15 cm magas vetésben, majd azon keresztülhaladva a szántásban folytatta a nekifutást, ahonnan a kezdeti elemelkedések és elpattanások után balra bedőlve a levegőbe emelkedett. A repülőgép a levegőben kb. 160 m megtétele után néhány méter magasságból balra leborult, és bal szárnyával, majd az orrával a földnek ütközött. Az ütközés következtében a fedélzeten tartózkodók súlyos sérülést szenvedtek.

Az esettel kapcsolatban a jelen időközi nyilatkozat kiadásáig a Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) Vizsgálóbizottsága (Vb) 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 KBSZ az esetet a személyi és a légijármű sérülésének mértéke miatt légiközlekedési balesetként osztályozta.

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) *Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá tartozó légi járműveket érintő valamennyi baleset vagy súlyos repülőesemény tekintetében eseményvizsgálatot kell végezni abban a tagállamban, amelynek területén a baleset vagy súlyos repülőesemény történt.*
- (2) *Amennyiben az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó, 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 eseményvizsgálatot végző hatóságának kell lefolytatnia az esemény vizsgálatát.*
- (3) *Az (1), a (2) és a (4) bekezdésben említett eseményvizsgálat hatókörét és az eseményvizsgálatok során alkalmazandó eljárásokat az eseményvizsgálatot végző hatóságnak a baleset vagy a súlyos repülőesemény következményeinek és annak figyelembevételével kell megállapítania, hogy a vizsgálatból a repülésbiztonság javítása érdekében várhatóan milyen tanulságok vonhatók le.*
- (4) *Az eseményvizsgálatokat végző hatóság – a tagállamok nemzeti jogszabályaival összhangban – dönthet az (1) és a (2) bekezdésben említett repülőeseményeken kívüli repülőesemények, vagy más típusba tartozó légi járműveket érintő balesetek vagy súlyos repülőesemények vizsgálatáról is, amennyiben ezekből várhatóan biztonsággal kapcsolatos tanulságok vonhatók le.*
- (5) *E cikk (1) és (2) bekezdésétől eltérve, az eseményvizsgálatot végző felelős hatóság a repülésbiztonsággal kapcsolatos várható tanulságokra figyelemmel dönthet úgy, hogy nem kezdeményezi az esemény vizsgálatát, ha a baleset vagy súlyos repülőesemény olyan, pilóta nélküli légi járművet érint, amelynek esetében az (EU) 2018/1139 rendelet 56. cikkének (1) és (5) bekezdése értelmében nem előírás a tanúsítvány vagy nyilatkozat megléte, vagy olyan, pilóta által irányított légi járművet érint, amely legfeljebb 2 250 kg maximális felszállótömeggel rendelkezik, továbbá ha a repülőesemény nem járt súlyos vagy halálos személyi sérüléssel.*

A helyszíni 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 érintett oktatót és a növendéket a baleset körülményeiről;
- beszerezte a fedélzeti műszerrendszerben tárolt repülési adatokat;
- beszerezte a benyújtott repülési tervet;
- beszerezte az eset idején érvényes meteorológiai adatokat;
- 2023. december 13-án szemlét hajtott végre a légijárművön különös tekintettel a főfutó kerekek fékrendszerével, orrfutó kormányzás rendszerével, és a kormányvezérlés rendszereivel kapcsolatosan;
- beszerezte a felügyelő hatóságtól a pilóta képzőszervezet működésével kapcsolatos releváns információkat és dokumentumokat.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet Vizsgálóbizottsága 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: Kbt.),
- a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának, valamint az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályairól szóló 70/2015. (XII. 1.) NFM rendeletben,
- illetve a Kbt. 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:

Közlekedésbiztonsági Szervezet
1103 Budapest, Kőér u. 2/A.
www.kbsz.hu
kbszrepules@ekm.gov.hu

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

Budapest, 2024. november 21.