



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

IDŐKÖZI NYILATKOZAT

Extra 330L, HA-PET

Ráckeresztúr és Martonvásár térsége, 2024. április 13.

légiközlekedési baleset

2024-0451-4

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	Extra Flugzeugbau GmbH
	típusa	EA-330L
	lajstromjele	HA-PET
	üzemeltetője	magánszemély
Esemény	időpontja	2024. április 13. 09:37 LT
	helye	Ráckeresztúr és Martonvásár térsége (47°18'29.6"N 18°50'04.5"E)
Halálos / súlyos sérülések		2 fő / 0 fő
Az eseményben érintett légijármű sérülésének mértéke		megsemmisült

A repülőgép tulajdonosa utasával Tököl repülőtérrel 09:30 órakor szállt fel a Ráckeresztúr térségében kijelölt eseti légtérben tervezett gyakorló műrepülés végrehajtása céljából. A pilóta a feladatra repülési tervet adott le, melynek megfelelően északkelet felől közelítette meg a tervezett légtérrel. A bal szárnyra rögzített akciókamera felvételeinek tanúsága szerint a légtér megközelítése és a végrehajtott műrepülés a balesetet megelőző pillanatokig tervszerűen és eseménymentesen zajlott. A pilóta és utasa végig – a fedélzeti intercomon keresztül szóban, valamint kézjelekkel is – kommunikált. Az utas minden végrehajtott műrepülő-figura után jelezte a pilótának, hogy jól van.

Az eseti légtér közelében a pilóta a repülőgép dinamikus bólintó manőverével ellenőrizte a fedélzeten tartózkodók hevedereinek bekötöttségét, majd két félorsót és két kétfordulatos teljes orsót hajtott végre. A légtér elérésekor a pilóta 3 perc 50 másodpercen át tartó folyamatos műrepülésbe kezdett, mely során fél- és teljes orsókat, leborításokat, nyolcasokat, buk fenceket, húzott fordulokat hajtott végre. Ezalatt rá és utasára folyamatosan dinamikus és intenzíven változó pozitív és negatív túlterhelés hatott.

A repülés nyolcadik percében a bal félorsóval indított 45 fokos leborítást követő felvétel ritmusa az orr kb. -30 fokos helyzeténél megtört és lelassult. A pilóta közvetlenül ezután tónusát veszítette és cselekvőképtelenné vált, a repülőgép pedig jobbra leborulva, vezetetlenül és teljes motorteljesítménnyel folyamatosan gyorsulva a föld felé vette az irányt, majd közel függőleges helyzetben, nagy sebességgel a földnek ütközött. A becsapódás során a repülőgép több méter mélyen a földbe fúródott és megsemmisült. A fellépő erők a bent ülők számára nem túlélhető mértékű politraumatizációt okoztak.

A repülőgép utólagos vizsgálata sem a motort vagy annak működését illetően (mely végig közel maximális teljesítménnyel dolgozott), sem a légijármű egyéb berendezéseivel, kormány-szerveivel kapcsolatban semmilyen meghibásodásra utaló nyomot nem tárt fel.

A nagyfokú roncsolódás miatt csak korlátozott mértékben elvégezhető szövettani vizsgálatok rendelkezésre álló eredményeinek elemzése, valamint az egyéb egészségügyi tényezők vizsgálata orvosszakértői hatáskörben folyik.

A pilóta egészségügyi és repülő-egészségügyi hátterének elemzése, valamint korábbi magyarországi, és a baleset idején érvényes, Romániában kiállított repülőorvosi minősítésének vizsgálata jelenleg is folyik.

Szakszolgálati engedélyének, valamint a szükséges és érvényes jogosításainak elemzése szintén folyamatban van.

Az esettel kapcsolatban az előzetes tájékoztatás kiadása óta eltelt időben a Közlekedés-biztonsági 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 annak súlyossága 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) *A polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügy-nökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. mellékletében meghatározottaktól eltérő légi járműveket érintő valamennyi polgári légiközlekedési 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 biztonságkapcsolatos tanulságokat vonhatnak le.*

A helyszíni szemle tapasztalatai, valamint a 996/2010/EU rendelet 5. cikk (3) 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:

- helyszíni szemle keretében feltárta a baleset helyszínén fellelhető roncsokat;
- utólagos szemle keretében a rendőrségi igazságügyi műszaki szakértővel együttműködve a balesetet megelőző üzemképesség megállapítása céljából megvizsgálta a légijármű motorját;
- felkutatta a szárnyra rögzített akciókamera adatrögzítő kártyáját, és helyreállította az azon rögzített adattartalmat, melyet vizsgálatához felhasznált és elemzett;
- az illetékes társszervektől időjárási, valamint légiforgalmi adatokat szerzett be az érintett repülés vonatkozásában;
- tanúkat és szakértőket hallgatott meg;
- beszerezte az ügyben vizsgálatokat végző polgári és katasztrófavédelmi szervek által rögzített adatokat és vizsgálati eredményeket;
- beszerezte az igazságügyi orvosi és szövettani vizsgálatok eredményeit, melyeket további szakértők bevonásával többlépcsős elemzésnek vetett alá;
- beszerezte az érintett repülőgép hatósági, üzembentartási és karbantartási dokumentumait;
- beszerezte az érintett pilóta repülési és képzési, továbbá egészségügyi és repülőegészségügyi dokumentumait, valamint vizsgálatokat végzett és szakértőkkel konzultált a pilóta képzésével és a repülési, valamint egészségügyi hatósági felügyeleti jogkörök külföldre transzferálásával kapcsolatban.

A KBSZ Vizsgálóbizottsága végzi az esemény vizsgálatát, amellyel kapcsolatban a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény Függelékének 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 Függelékének 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 üzembentartói 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 összeférhetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban részt vevő 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, 2025. április 14.