



Ikt. sz.: Nbb-40/59-6/2015.

Nbb-16/2015. sz. ülés  
(Nbb-40/2014-2018. sz. ülés)

## **J e g y z ő k ö n y v**

az Országgyűlés **Nemzetbiztonsági bizottságának**  
2015. július 1-jén, szerdán, 10 óra 09 perckor  
az Országgyűlés Irodaháza I. emelet III. számú tanácstermében  
megtartott üléséről

## **Tartalomjegyzék**

<b><i>Napirendi javaslat</i></b>	<b>3</b>
<b><i>Az ülés résztvevői</i></b>	<b>4</b>
<b><i>Az ülés megnyitása</i></b>	<b>5</b>
<b><i>Tájékoztató aktuális nemzetbiztonsági kérdésekről</i></b>	<b>5</b>
<i>Tájékoztató a Magyar Honvédség két Gripen és egy Jak-52-es típusú repülőgépeit ért balesetekről</i>	5
<i>Dr. Benkő Tibor vezérkari főnök tájékoztatója</i>	5
<i>Kérdések, válaszok</i>	8

## **Napirendi javaslat**

1. Tájékoztató aktuális nemzetbiztonsági kérdésekről
2. Tájékoztató a Franciaországban, Tunéziában és Kuvaitban elkövetett terrortámadásokról
3. Egyebek

## **Az ülés résztvevői**

### **A bizottság részéről**

#### **Megjelent**

Elnököl: **Dr. Molnár Zsolt (MSZP)**, a bizottság elnöke  
Németh Szilárd István (Fidesz), a bizottság alelnöke  
Csizi Péter (Fidesz)  
Mirkóczki Ádám (Jobbik)  
Dr. Szél Bernadett (LMP)

#### **Helyettesítési megbízást adott**

Lezsák Sándor (Fidesz) Németh Szilárd Istvánnak (Fidesz)  
Móring József Attila (KDNP) Csizi Péternek (Fidesz)

#### **A bizottság titkársága részéről**

Dr. Imre Bernadett, a bizottság munkatársa

### **Meghívottak**

#### **Hozzászólók**

Dr. Benkő Tibor vezérezredes, vezérkari főnök (Honvéd Vezérkar)

#### **Megjelentek**

Siklósi Péter helyettes államtitkár (Honvédelmi Minisztérium)  
Pásztor István vezérőrnagy, főigazgató (Információs Hivatal)  
Kovács József altábornagy, főigazgató (Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat)  
Börcsök András ezredes (Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat)  
Tasnádi László államtitkár (Belügyminisztérium)  
Bodnár Zsolt dandártábornok, főigazgató-helyettes (Terrorelhárítási Központ)  
Dr. Kovács Zoltán András ezredes, főigazgató-helyettes (Alkotmányvédelmi Hivatal)  
Dr. Büki János ezredes (Rendészeti és Információs Iroda)  
Simon Péter őrnagy (Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 09 perc)

### **Az ülés megnyitása**

DR. MOLNÁR ZSOLT (MSZP), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Tisztelt Bizottság! Kedves Vendégeink! Elkezdénénk a mai ülést, amely a kiküldött napirend szerint zárt ülés lesz, de majd a napirendi szavazásnál ezzel kapcsolatosan lesz egy módosító javaslat.

Először a jelenléteket és a helyettesítéseket ismertetném: Lezsák képviselő urat Németh alelnök úr és Möring képviselő urat Csizi képviselő úr helyettesíti, Szél Bernadett képviselő asszony késést jelzett, így a bizottság határozatképes.

Tisztelettel köszöntöm a média megjelent képviselőit is. A napirendi szavazásig, illetve amíg el nem dől, hogy meddig folytatjuk nyílt ülésen, addig természetesen lehetőség van tudósításra.

Nagy tisztelettel köszöntöm az államtitkár urat, a vezérkari főnök urat, a főigazgató urakat, a főigazgató-helyettes urat, mindenkit, aki segíti a mai bizottsági ülésünket. Nagyon köszönjük azt a lehetőséget, hogy ilyen szemléltetőeszközök birtokába került a Nemzetbiztonsági bizottság, mint a térképek, amelyek életszerűbbé és jobban megismerhetővé teszik azokat a helyzeteket, amelyekről majd ma tárgyalni fogunk.

Mielőtt szavaznánk a napirendről, előzetes jelzés érkezett a vezérkari főnök úr részéről, hogy a Gripen-tájékoztató nyílt ülésen is megtartható. Az alelnök úrral egyeztetve akkor azt a napirendi javaslatot teszem fel szavazásra, hogy kezdjük el nyílt ülésen, és az 1. napirend további részei meg a 2. napirend zárt ülésen lesz tárgyalva.

Kérdezem képviselőtársaimat, hogy van-e kérdés a napirendhez. *(Senki sem jelentkezik.)* Ha nincs, akkor ezzel a módosítással teszem fel szavazásra. *(Szavazás.)* Köszönöm szépen, egyhangúlag elfogadtuk.

### **Tájékoztató aktuális nemzetbiztonsági kérdésekről**

#### **Tájékoztató a Magyar Honvédség két Gripen és egy Jak-52-es típusú repülőgépeit ért balesetekről**

Nyílt ülésen kezdjük meg a napirend tárgyalását, és akkor értelemszerűen előrevéve azt a napirendet, amelyben az elmúlt időszakban a Gripen vadászgépekkel kapcsolatosan bekövetkezett - az én ismereteim szerint balesetnek tűnő - események összefoglalását adná nekünk a vezérkari főnök úr.

Parancsoljon! Öné a szó, akkor kezdjük ezzel a napirenddel.

#### **Dr. Benkő Tibor vezérkari főnök tájékoztatója**

DR. BENKŐ TIBOR vezérkari főnök: Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Nemzetbiztonsági Bizottság! Hölgyeim és Uraim! Egy Jas-39D típusú kétüléses repülőgép 2015. május 19-én szenvedett balesetet a Cseh Köztársaság cászlavi katonai repülőterén. A balesetet szenvedett repülőgép fedélzetén, mint ismeretes, kettő pilóta tartózkodott. Az említett repülőgép kecskeméti felszállással a cseh légtérben egy NATO ellenőrző csoport részére hajtott végre feladatot.

A baleset rövid tényállása: a leszállás folyamán a repülőgép nagy sebességgel túlfutott a leszállópályán, és a repülőgép-vezetők vészelhagyást, úgynevezett katapultálást hajtottak végre.

Az eseményhez vezető okok kivizsgálását - nagyon fontos kiemelni - cseh vezetéssel, három oldalú, svéd és magyar részvétellel működő szakmai

vizsgálóbizottság kezdte meg. A szakmai vizsgálat során az eddig feltárt tényekből az vélelmezhető, hogy a repülőgép a futópályán gurulva, a hajózó személyzet által kezdeményezett fékezés ellenére, alig lassult, és emiatt a futópályáról lefutott. A vizsgálat jelenlegi állása alapján tudjuk, hogy a repülőgép hajtóműve egészen a túlfutásig az üzemelési fázisban szokásos értéknél magasabb fordulatszámokon üzemelt. A szakmai vizsgálat fő kérdése most annak megállapítása, hogy a balesetet valamilyen műszaki meghibásodás, a hajózó személyzet tevékenysége, a személyzet tevékenységét befolyásoló környezeti és egyéb hatások vagy ezek kombinációja idézte elő. Mindezt majd a vizsgálat fogja kideríteni.

Mint említettem, az eseményhez vezető okok kivizsgálását háromoldalú szakmai vizsgálóbizottság végzi. Részükről a zárójelentés kiadása október környékén várható az eddigi információink szerint. Ez a zárójelentés akkor tekinthető véglegesnek, ha azt a cseh védelmi miniszter aláírásával jóváhagyja.

Magyar részről ebben a bizottságban a Magyar Honvédségtől független közlekedésbiztonsági szervezet vesz részt. Ezen túlmenően a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei folytatnak vizsgálatot, akik már nemcsak a légi közlekedési esemény bekövetkezésének okait, azok összefüggéseit, elemzéseit vizsgálják, hanem a felelősség megállapítását és az ajánlások megtételét is elvégzik. A Magyar Honvédség részéről a honvédelmi miniszter úr, én magam mint a Vezérkar főnöke és az Összhaderőnemi Parancsnokság parancsnoka is vizsgálatot folytat annak tisztázására, hogy kiképzési, felkészítési, esetleg szervezeti vagy rendszerhiba, illetve mulasztás közrejátszott-e a balesetek bekövetkezésében. Úgy gondolom, hogy mindenre kiterjedő, teljes körű, külső, belső, saját és független vizsgálat van folyamatban, amely választ kell hogy adjon a bekövetkezett balesetek okaira, a vizsgálati eredmények tükrében annak felelőseire.

Egyben tájékoztatom önöket, a balesetben érintett pilóták sérülést és egészségügyi károsodást nem szenvedtek.

Egy másik, szintén Gripen, de együléses repülőgépünk június 14-én szállt fel kiképzési feladat végrehajtása céljából a kecskeméti bázisról. A felszállást követően a pilóta észlelte a futóművek rendellenes működését. Az ilyen esetekre meghatározott protokoll szerint, feladatát megszakítva visszatért a kiindulási repülőterre, viszont a futóművek nyitása mind üzemszerű és mind vészjelzővel sikertelennek bizonyult. Ezt követően a repülőbázis szakállománya felvette a kapcsolatot a svéd féllel, így a probléma elhárítását célzó további szakmai javaslatokat a pilóta részére a magyar és a svéd műszakiak együttműködésben fogalmazták meg.

A pilótának két választási lehetősége volt: a kijelölt zónába kirepül a géppel, végrehajtja a katapultálást, és a gépet veszni hagyja, vagy a másik lehetőség, hogy a pilóta megkísérli a futómű nélküli kényszerleszállást. A pilóta a második megoldást választotta, az üzemanyag kifogyasztását követően kényszerleszállást hajtott végre.

Mint ismeretes, a repülőgép kisodródott a kifutópályán, emiatt a repülőgép vezetője katapultált.

Az is ismeretes, hogy a katapultrendszer teljes mértékben nem az előírásoknak megfelelően működött, vagyis nem működött hibátlanul. Az eseményhez vezető okok kivizsgálását a hazai közlekedésbiztonsági szervezet vezetésével itt kétoldalú bizottság, szakmai vizsgálóbizottság kezdte meg. Ugyanúgy a Magyar Honvédség részéről és a Nemzeti Közlekedési Hatóság részéről is a vizsgálat folyamatban van.

A repülés során rögzített műszaki paraméterek előzetes értékelése alapján megállapítható, hogy a futóművek hibás működését nagy valószínűséggel műszaki meghibásodás okozta. Ugyanakkor a meghibásodáshoz vezető okok megállapítása érdekében további, részletesebb vizsgálatok szükségesek.

A balesetet szenvedett pilóta kórházba került, majd néhány napos kórházi ellátás után otthonában, családjá körében lábadozik. Műtetre nem került sor, minden remény megvan arra, hogy természetes úton épüljön fel. Ebben az esetben a további repülőgép-vezetői szolgálatról sem kell lemondania.

Végezetül a Jak-52-es gyakorlórepülő balesetéről. Mint ahogy azt a korábbi sajtótájékoztatómban is elmondtam, június 25-én, 11 óra 10 perctől Szolnok Helikopter Bázis légterében egy Jak-52-es kiképző repülőgép úgynevezett fojtott motoros leszállási gyakorlatot hajtott végre. Közel egyórás repülő kiképzés után ismételten megkapta az engedélyt a következő feladat végrehajtására, így a gép 12 óra 8 perckor ráfordult a leszállóirányra, amikor az első kabinban ülő repülőgép-vezető észlelte a gép motorteréből kicsapódó lángokat. Ezt követően a gépszemélyzet kényszerleszállítást hajtott végre a bázis területén. A földet érés után a gépszemélyzet a repülőgépmotort leállította, önállóan, segítség nélkül hagyta el a repülőgépet, majd a bázis repülőterének készenléti tűzoltóköteléke a tüzet rövid időn belül eloltotta. *(Dr. Szél Bernadett megérkezik az ülésre.)*

A vizsgálat eddigi menetében megállapítást nyert, hogy a repülőgép tervszerűen és rendszeresen vett részt az időszakos műszaki vizsgálatokon, utoljára tavaly október közepén, aminek keretében 200 órás repülési időkeretet kapott. Ebből a baleset bekövetkezéséig 97 órát repült ki, tehát tartalékideje több mint 100 óra volt még.

A honvédségtől független Közlekedésbiztonsági Szervezet vizsgálatának jelenlegi állása szerint a repülőgépen karbantartási, illetve üzemben tartási rendellenesség nem található. A baleset folyamán az első kabinban ülő pilótánk sajnos súlyos égési sérülést szenvedett, jelenleg is a Honvéd Kórházban ápolják, az erős fájdalmak miatt mélyaltatásban tartják, közben a szükséges bőrplasztikai műtéteket megkezdték. Ami megnyugtató, hogy állapota stabil.

Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! A balesetekkel kapcsolatosan röviden ennyit tudok jelenteni, viszont én arra kérném az elnök urat és a bizottságot is - a pilóták, a repülőgép-vezetők és a műszaki állomány, akik Kecskeméten teljesítenek szolgálatot, azt kérték tőlem, hogy valamilyen formában juttassam mindenki tudomására, hogy ők hogyan látják, mit éreznek, és miben kérik a mi segítségünket. Ha az elnök úr és a bizottság egyetért vele, akkor a pilóták és a műszaki vezetőállomány által írt megkeresés kivonatos részét ismertetném.

**ELNÖK:** Tessék parancsolni!

**DR. BENKŐ TIBOR** vezérkari főnök: Köszönöm szépen. „A közelmúlt sajnálatos repülőeseményei igazi médiaháborút indítottak el körülöttünk. Sok esetben ellenőrizetlen, minden szakmaiságot nélkülöző információk vagy részinformációk alapján alkottak véleményt rólunk, felkészültségünkről, és ítékeztek fölöttünk. Ennek eredményeként olyan hozzászólási lavinák indultak el, amelyek tele vannak hamis információk kész tényekként történő megjelentetésével; ez különösen igaz az online felületekre.

Arra kérünk mindenkit - hiszen meg kell érteni mindenkinek, hogy a balesetek és a repülőesemények kivizsgálása rendkívül komplex, hosszadalmas feladat, ami nemcsak a konkrét okok feltárásából áll, hanem az ok-okozati összefüggések, a körülmények és sok egyéb tényező elemzéséből, vizsgálatából, majd a következtetések objektív megfogalmazásából, ráadásul ezeket a vizsgálatokat tőlünk független, különböző hatóságok végzik, rengeteg adminisztrációval és egyeztetéssel -, hogy ezen

hivatalos vizsgálatok lezártáig, bármeddig is tartson, nincs mód az egyébként érthető médiaigények kielégítésére.

A kecskeméti repülőbázis állománya szeretne kimaradni ezen méltatlan médiacsatározások keresztüzből. Szeretnénk minél előbb magunk mögött tudni a bekövetkezett eseményeket. Szeretnénk nyugodt körülmények között folytatni kiképzésünket és felkészülésünket. Szeretnénk feladatainkra koncentrálni, hogy Magyarország légtérvédelmét és felügyeletét, valamint nemzetközi vállalásainkat felelősséggel tudjuk ellátni. Köszönjük megértésüket és segítségüket.”

Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Én szeretnék csatlakozni a katonák által hozzám írt kérdéshez, és én is azt kérem a végrehajtó állomány tekintetében a média jelen lévő tagjaitól és képviselőitől, hogy ne zaklassuk őket, munkájukat valóban tudják nyugodt körülmények között folytatni. Ebben kérem mindenkinek a segítségét, a bizottság segítségét és a képviselő hölgyek és urak segítségét egyaránt. Köszönöm szépen a figyelmet.

### **Kérdések, válaszok**

ELNÖK: Nagyon szépen köszönjük. Kérdések, hozzászólások vannak a napirendnek ehhez a részéhez? *(Senki sem jelentkezik.)* Ilyet nem látok.

Akkor én kérdezném tisztelettel a vezérkari főnök urat két kérdéssel kapcsolatosan. Az egyik az, hogy mikorra várható körülbelül, hogy elkészülnek ezek a részletes vizsgálatok. Most nem feltétlenül napra pontosan, de hetek, hónapok? Nyilván nem évek.

A másik kérdés, amit érdemes szerintem tisztázni - és valóban ebben sok minden megjelent a médiában, és talán itt az alkalom, hogy nagyon világos választ kapjunk, akár a bizottság tagjai, akár a magyar közvélemény -, hogy mennyire igaz az az állítás, hogy összehasonlítva a többi NATO-tagállammal a magyar pilóták nagyon kevés repülőórát vannak a légtérben. Ezzel kapcsolatosan valami nagyon egyértelműt kéne mondania a vezérkari főnök úrnak, hogy átlássuk, ebből mi igaz és mi nem. Parancsoljon! Öné a szó.

DR. BENKŐ TIBOR vezérkari főnök: Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Az első kérdésre a válaszem az, hogy itt három balesetről tudunk beszélni. A hazai vizsgálatokon túl az egyikben kettő nemzetközi együttműködő partner van, a másikban a vezetést is a cseh hatóságnak kell elvégezni. Nyilván ez lesz a leghosszabb, ahol három nemzet együttműködését kell összehangolni, és ahogy jeleztem, a mostani információink alapján a Magyar Honvédség ebben a vizsgálatban nem vesz részt, tehát azért fogalmazok így, hogy a mostani információink alapján ennek az eredménye, előzetes véleménye az ősze várható.

A másik eseménynél, ami a futómű nélküli kényszerleszállásra vonatkozik, kettő vizsgáló fél van, a magyar és a svéd, tehát biztos vagyok abban, hogy ez rövid időn belül, a nyár végére befejeződik.

A harmadik pedig a Jak-52-es, ahol kimondottan csak a magyar félnek kell és ezen belül a Közlekedési Hatóságnak, a Közlekedésbiztonsági Szervezetnek és a légügyi hatóságnak vizsgálatot lefolytatni; meggyőződésem, hogy 60 napon belül befejeződik. Tehát a vizsgálati végső eredmények majd az ősz folyamán várhatóak.

A repült órák tekintetében. A NATO-tagállamokat figyelembe véve, és ha szűkebb körben nézzük, ahogy az elnök úr is fogalmazott, a környező NATO-tagállamokat, akkor azt kell mondanom, hogy vannak országok, ahol többet és vannak olyan országok, ahol jóval kevesebbet repülnek, mert gépük is alig van. Tehát



az, hogy így egyértelműen kijelentsük, hogy a környező NATO-országok repülőgépei, repülőgép-vezetői jóval többet repülnek, a valóságot nem tükrözi.

Amit el kell mondanom, az az, hogy igen, szeretnénk, ha többet tudnának repülni a hajózóink, a pilótáink, és ha megnézzük ezeket az adatokat - azt sajnos már csak zárt ülésen, zárt keretekben tudom elmondani -, akkor lehet azt érzékelni, lehet látni, hogy a repült órák száma az évek folyamán hogyan növekszik. De erről most itt, ilyen formában, nyílt ülésen nem tudok konkrét számot adni, csak azt, hogy van, aki többet és van, aki jóval kevesebbet repül, mint a magyar hajózó állomány. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Ha több kérdés meg észrevétel nincsen... *(Nem érkezik jelzés.)* ..., akkor azzal zárnánk, hogy természetesen megvárjuk a vizsgálatok végét, és valószínűleg akkor az ősz folyamán, hogyha ezek lezárultak, akkor még a Nemzetbiztonsági bizottság tájékozik, elsősorban abból a szempontból, hogy az ország biztonságára nézve, az ország légtérvédelmére nézve milyen következtetések vonhatók le, hiszen a szakmai rész elsősorban majd a Honvédelmi bizottságra tartozik, ránk elsősorban az, hogy jelent-e ez valamilyen kockázatot, meg nyilván, hogy a három, viszonylag rövid időn belül bekövetkező baleset között lehet-e összefüggés, ami ki nem zárható, de nyilván ezt legkevésbé én akarom találgatni. Köszönöm szépen.

Akkor mennénk majd tovább, ezen a napirenden belül a többi alkérdéssel folytatjuk a tárgyalást. Viszont arra kérném a sajtó megjelent képviselőit - innen zárt ülés keretei között folytatjuk, tehát nagyon szépen köszönöm, hogy itt voltak, és innen megteremtjük a zárt ülés feltételeit. *(A sajtó képviselői elhagyják az üléstermet.)*

*(A nyílt ülés befejezésének időpontja: 10 óra 31 perc.  
A bizottság a továbbiakban zárt ülésen tárgyalt,  
melyről külön jegyzőkönyv készült.)*

**Dr. Molnár Zsolt**  
a bizottság elnöke

**Jegyzőkönyvvezetők:** Szűcs Dóra és Podmaniczki Ildikó