



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző
Iktatószám

Németh Zoltán
RFO/2021/5/2008

KBSZ

Helyben

Tárgy: A 2007-223-4 számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása

Eset kategóriája:	Rendellenesség (Occorence without safety effect)
helye, időpontja:	Magyar légtér DEGET - BABOX, 2007. május. 30. 14:23 UTC
Légijármű üzemeltetője:	SkyTaxi
lajstromjele:	SP-MRB
típusa:	Saab 340
Üzemeltető nyilvántartási száma:	-
Szakmai vizsgálat zárójelentés-tervezetének beérkezési ideje:	-

A Közlekedésbiztonsági Szervezet értesítést kapott a fenti esemény bekövetkezéséről, mely bejelentés szerint nem 8.33 kHz osztású rádióval felszerelt IGA734 járat FL220-on érkezett a magyar légtérbe, ahol a légiforgalmi szolgálat a 8.33KHz-es követelményre tekintettel utasította a járatot, hogy süllyedjen FL190-re. A járat erre nem volt hajlandó arra hivatkozva, hogy FL220 alatt jegesedés van. Az IGA734 járat módosított útvonalon Zágráb irányába hagyta el a magyar légteret, a légiforgalmi szolgálat légiközlekedési szabálysértésről tett bejelentést.

A bekért meteorológus szakvélemény szerint az esemény időpontjában az IGA734 járat útvonalán, a Kárpát-mdenca felett az időjárást egy magas szintű hideg légörvény – ún. hidegcsepp – határozta meg, melynek elsősorban folyamatos felhőképző és – közép és magas szinten - hűtő hatása volt. A FL100 feletti nemzetközi repülésekre vonatkozó, európai központi kiadású UTC 12 és UTC 18 időpontokra kiadott SIGWX térképek a felhőzetben közepes erősségű jegesedést és turbulenciát tüntettek fel. A térképek a közepes erősségű jegesedés tetejét FL160-ra, később FL180-ra jelezték előre. A jegesedési zóna valóságos magasságának megállapításához a meteorológus szakértő az UTC 12-kor indított budapesti léggömbös mérés adatait használta fel. A mérések alapján a valóságban a legmagasabb felhőréteg a térségben FL170 és FL 210 között helyezkedett el, melyben különböző intenzitású jegesedésre mindenhol számítani lehetett.

A repülési szabályok betartásának felelősségére vonatkozóan az ICAO Annex 2. 2.3.2 pontja alatt az alábbiak szerepelnek:

„Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation. Pre-flight action for flights away from the vicinity of an aerodrome, and for all IFR flights, shall include a careful study of available current weather reports and forecasts, taking into consideration fuel requirements and an alternative course of action if the flight cannot be completed as planned.”

A szakmai vizsgálatához rendelkezésre álló adatokból nem volt megállapítható, hogy az IGA734 járat személyzetének az eseményt megelőzően pontosan milyen meteorológia és légiforgalom szervezési adatok álltak rendelkezésre az indulási repülőtéren.

Az elérhető információkból az állapítható meg, hogy a repülés eredetileg tervezett magassága a SIGWX térképen előre jelzett jegesedési zóna fölött vezetett volna, mivel a térképek a térségben a valóságosnál alacsonyabb felhőtetőt prognosztizáltak, vagyis a légijármű személyzetnek a repülés tervezésekor nem valószínű, hogy volt információja a Kárpát-medence térségében később tapasztalt magas felhőzetről.

Az IGA734 járat román légtérben – jelzése szerint - eredeti repülési magasságán jegesedést észlelt és kérte a légiforgalmi szolgálatot, hogy engedélyezze számára a 220-as repülési szintet.

A repülési szabályok betartásának felelősségére vonatkozóan az ICAO Annex 2. 2.3.1 pontja az alábbiak szerint rendelkezik:

The pilot-in-command of an aircraft shall, whether manipulating the controls or not, be responsible for the operation of the aircraft in accordance with the rules of the air, except that the pilot-in-command may depart from these rules in circumstances that render such departure absolutely necessary in the interest of safety."

A vizsgáló bizottság számára nem állt rendelkezésre olyan adat, mely szerint repülési magasság váltásával összefüggő koordináció során a magyar légiforgalmi szolgálat kifogásolta volna a román légi forgalmi szolgálat által kiadott engedélyt, vagyis a járatot a magyar légiforgalmi szolgálat a 220-as repülési szinten előzetesen elfogadta.

Miután az IGA734 járat magyar légtérbe érkezett és a légiforgalmi szolgálat megállapította (a járatról megkérdezte), hogy a járat nem 8.33 kompatibilis és utasította a járatot, hogy süllyedjen FL190-re. Az utasítást a légiforgalmi szolgálat többször megismételte annak ellenére, hogy a járat jelezte, alatta jegesedés volt tapasztalható. A légiforgalmi szolgálat a jegesedésre vonatkozó bejelentést sem a meteorológia szolgálatnak, sem más légi járműnek nem továbbította.

A vizsgálathoz gyűjtött információk alapján a légiforgalmi szolgálat nem volt tisztában az aktuális meteorológiai helyzettel, így azzal sem, hogy a repülőgép útvonalán nem zárható ki a középszintű jegesedés. A vizsgálat során nem volt megállapítható, hogy a légiforgalmi szolgálat az időjárási információt figyelmen kívül hagyta, vagy az nem állt rendelkezésére, esetleg a biztosított információ nem volt pontos.

Az IGA734 járatot a légiforgalmi szolgálat pusztán mint szabálysértő légijárművet kezelte és ezért utasította többször a FL190-ig történő süllyedésre.

A légiforgalmi szolgálatokról szóló ICAO Annex 11. 2.22.1 pontja szerint:

„An aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, shall be given maximum consideration, assistance and priority over other aircraft as may be necessitated by the circumstances.”

Miután az IGA743 járat nem volt hajlandó FL190-re süllyedni, új útvonalat kért és kapott a légiforgalmi szolgálattól.

Az IGA743 személyzete vitatta, hogy olyan légtérben, ahol a légiforgalmi szolgálat nem 8.33 kHz osztású rádiót használ, egyáltalán kell-e alkalmazni ilyen szabályt.

Az esemény idején a magyar Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványhoz (AIP) 2005. 11. 01. dátummal kiadott 3/05 számú, Légiforgalmi Tájékoztató Körlevélben (AIC) foglaltak szerint, az ICAO EUR körzetben alkalmazandó eljárással összhangban Magyarország

2007. március 15-től bevezette a 8.33 kHz-es csatornakiosztás rendszerét a FL195 feletti légtérben.

Az eljárás bevezetését a HungaroControl az Eurocontrol Állandó Bizottság által 2005. április 12-én kiadott, a FL195 feletti ICAO EUR légtérre vonatkozó 8.33 kHz rádió frekvencia kiosztás bevezetésére vonatkozó 05/6 számú javaslatára alapozta, mely szerint:

„All Members States in the ICAO EUR Region are urged to support the implementation of 8.33 kHz channel spacing above FL195 with a carriage date of 15 March 2007 and, to that effect, to publish the relevant AICs and to amend their respective regulations before the end of the year 2006.”

A javaslat az európai légtér egységesítését célozza, és nem tartalmaz olyan kitételt, mely szerint a 8.33 kHz követelményt csak olyan légtérben kell alkalmazni, ahol a légiforgalmi szolgálat is 8.33 kHz osztású rádiót használ.

Az eset körülményeihez tartozó információ, hogy a légiforgalmi szolgálat szakmai vezetése megkövetelte a légiforgalmi szakszemélyzetektől a kérdéses szabályozás szigorú betartatását, ugyanakkor a légiforgalmi szakszemélyzet számára nem volt kiadva olyan munkatechnológiai utasítás, ami a kényszerűségből FL 195 fölött repülő 8.33-as képességgel nem rendelkező repülőgépek kezelését szabályozta volna.

Az esemény során a járat a magyar légtérrel a kérésére engedélyezett alternatív útvonalon hagyta el Zágráb felé 220-as repülési szinten.

Biztonsági ajánlás:

BA2007-223_1: A Vb. javasolja a SkyTaxi légitársaság részére, vizsgálja felül a repülőgép személyzetek repülés tervezési munkamódszereit. A Vb felhívja a légitársaság figyelmét, hogy az európai egységes légtér szerkezet kialakítására irányuló programmal összhangban a FL195 feletti magyar légtérben, az esemény idején 8.33 kHz osztású rádió használatára vonatkozó követelmény volt érvényben.

BA2007-223_2: A Vb. javasolja a SkyTaxi légitársaság részére, vizsgálja felül a repülőgép személyzetek 8.33 kHz osztású rádiók használatára vonatkozó ismereteit.

BA2007-223_3: A Vb. javasolja a HungaroControl részére, vizsgálja felül a légiforgalmi szakszemélyzetek aktuális repülés meteorológiai információk való ellátásának, azok továbbításának módszereit, a következő szempontok szerint:

- határozza meg a repülőgépektől kapott meteorológiai jelentések rögzítésének tartalmi és formai követelményeit;
- munkatechnológiai utasításban határozza meg a repülőgépektől kapott meteorológiai jelentések közvetlen továbbításának rendjét, beleértve a rendeltetési helyek pontos megnevezését is;
- a meteorológiai információk a légiforgalmi irányító munkahelyen elkülönült formában, jól láthatóan jelenítse meg úgy, hogy azok az események vizsgálatához visszakereshetők legyenek
- vezesse be azt az eljárást, miszerint a reggeli csoportváltáskor az ügyeletes csoportvezető tájékoztassa a csoport állományát az előre jelzett repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről.

BA2007-223_4: A Vb. javasolja a HungaroControl részére, adjon ki munkatechnológia utasítást azokra az esetekre, ha 8.33 kHz osztású rádióval fel nem szerelt légi járművek kezelése szükséges FL 195 felett.

BA2007-223_5: A Vb. javasolja a HungaroControl részére, hogy a légiforgalmi szolgálatok a koordinációs folyamatok során jelezzék az átadó szomszédos légiforgalmi irányító egységeknek, ha egy légi járművet azt adott feltételek mellett nem tudnak irányításra átvenni.

BA2007-223_6: A Vb. javasolja a HungaroControl részére, hogy a légtérhasználatra vonatkozó állandó jellegű, lényeges követelményeket az Magyar Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) tegye közzé.

Az esemény a Közlekedésbiztonsági Szervezet részéről további vizsgálatot nem igényel.

Budapest, 2008. június "10"

Tisztelettel


Mészáros László
főigazgató


Nemeth