



Iktatószám:1351/2003

Gysz.:2002/4/91

A 32/2002 számú légiközlekedési esemény lezárása

2002. március 18-án a D-AIQU lajstromjelű Airbus futóművének gumiabroncsa München induló repülőtéren felszálláskor megsérült. Budapest célállomáshoz közeledve a személyzet vészhelyzet jelzést adott, majd a légi jármű rendben földetért. Az eseményről a PoLéBiSz igazgató az illetékeseket értesítette és az alábbi visszajelzéseket kapta:

- A német Légiközlekedési Balesetvizsgáló Szervezet nem támasztott kifogást az eset lezárása ellen
- A Polgári Légiközlekedési Hatóság 520835/2002 számon megküldött állásfoglalásában tájékoztatta a PoLéBiSz igazgatót arról, hogy az eset kapcsán nem szándékozik államigazgatási eljárást indítani.
- A Hungarocontrol Magyar Légiforgalmi Szolgálat 200/655/2002 számon megküldte az eseménnyel kapcsolatos vizsgálat anyagát; az abban tett javaslatokkal a PoLéBiSz igazgató egyetért.

Fentiek alapján a PoLéBiSz igazgató további intézkedést nem szándékozik tenni és az eseményt lezártak tekinti.

Budapest, 2003. június 2.

Mészáros László
igazgató

**Észrevételek és javaslatok
a Lufthansa 3450 számú járattal 2002. 03. 18.-án
bekövetkezett repülésbiztonsági eseménnyel
kapcsolatban**

1. A 2002. március 18-án a Lufthansa 3450 számú járattal történt repülésbiztonsági események és a körülmények vizsgálata során az alábbiakban összegezett megállapításokra jutottunk:
 - 1.1 A légi jármű műszaki állapotáról külföldi ATC egységek nem értesítettek egyetlen magyar ATC egységet sem.
 - 1.2 A TWR SV a rendelkezésére álló közvetett, azaz nem ATC csatornán érkezett információk alapján, kellő időben elrendelte a teljes riasztást, egy perccel azelőtt, hogy a légi jármű frekvencián a toronyhoz került volna.
 - 1.3 A légi jármű fedélzetén tartózkodók biztonságának megóvására már a ferihegyi első megközelítés alkalmával föl volt készülve a repülőtéri katasztrófavédelem (a repülőtéri egységek a felállítási helyükön voltak, a városiak már vonultak Ferihegy felé).
 - 1.4 Az átstartolásra való engedély megkérésekor a légi jármű személyzete indokot nem jelölt meg.
 - 1.5 A légi jármű az APP frekvencián jelentett kényszerhelyzetet (a „Mayday, Mayday, Mayday” kifejezéssel élve), és csak ekkor kérte a riasztást.
 - 1.6 A helyzet megoldása érdekében az APP – TWR – Reptérfelügyelet – Tűzoltóság folyamatos koordinációban, együttműködésben volt.
 - 1.7 A munkaterület korlátozottsága miatt (RWY I zárva, vonuló egységek a gurulóutakon, RWY II fenntartva a DLH-nak, B2 zárva, stb), a TWR SV indítási korlátozást rendelt el.
 - 1.8 A légi jármű leszállása és megállása után a beavatkozó egységek és a kényszerhelyzet felszámolását igazgató egységek, valamint a légi jármű parancsnokának szándékai nem mindig egyeztek meg egymással. A TWR itt közvetítőként játszott szerepet, az eseményekbe nem avatkozott be.
 - 1.9 A helyzet végül a kapitány és a mentést irányítók akaratának kompromisszumában oldódott meg (a gép leállította hajtóműveit a pályán, de csak az állóhelyen szállította ki az utasokat).
 - 1.10 A TWR kabinban jelen volt a részleg-, és osztályvezető is.

2. Tevékenységek

2.1 A TWR SV tevékenysége:

2.1.1 A TPC telefonbeszélgetéséből figyelt fel arra, hogy valamilyen kényszerhelyzetről van szó, majd értesítést kér és kap a körülményekről. Ezek alapján kihirdeti a kényszerhelyzeti állapotot, és a riasztási eljárásnak megfelelően riasztja az illetékeseket.

Megjegyzendő, hogy a vezetékes telefonokon érkező hívások közül nem lehetett előzetesen megállapítani, melyik tartalmazhatott érdemi információt, ezért minden hívásra felelni kellett.

2.1.2 Később a TWR SV a munkaterület korlátozottsága és a forgalmi helyzet miatt indítási korlátozást rendelt el.

2.1.3 A hozzá beérkezett tájékoztatásokat rendben továbbította a mentésben résztvevőkhöz.

2.1.4 A kérdéses időszakban hasznos volt, hogy a helyszínen lévő részlegvezető átvette a TPC munkahely ellátását az SV-től, hogy az, az eseménnyel kapcsolatos SV feladatokat végezhesse.

2.2 A gyakornok és az oktató tevékenysége a TWR-ben:

2.2.1 A gyakornok az adott helyzetben a tőle elvárható módon, a repülésbiztonsági elveket szem előtt tartva cselekedett. Ekkor leváltására még nem volt szükség; az oktató a gyakornokot csak a helyzet bonyolódásakor váltotta le, azaz a földi szolgálatok részéről érkező ellentmondásos utasítások, és ezek kiértékelése, illetve végrehajtása során.

2.3 TWR –APP közötti koordináció:

2.3.1 A koordinációt értékelve megállapítható, hogy nem minden eleme volt célravezető, illetve egyes kifejezések félreérthetők voltak. Az APP néha félreértett közleményeket, ezért bonyolult és feleslegesnek is tekinthető telefon üzenetváltásokra volt szükség ahhoz, hogy az adatokat be lehessen szerezni, és az illetékeseknek továbbítani.

2.4 Az APP tevékenysége:

2.4.1 Fölöslegesnek ítéljük a DLH3450 és az APP közötti üzenetváltásban, hogy az APP a korábbi rádiólevelezés, és a személyzet bejelentése és

magyarázata után, röviddel a végső egyenesre történő ráfordítás előtt ismételtlen megkérdezi a személyzetet a helyzetről.

3. Egyéb észrevételek:

3.1 A tűzoltóság és a mentőszolgálat ténykedése okszerű, jól időzített és szakszerű volt, időben fejlődtek fel, és a számukra előírt utasításokat megfelelően követték, illetve hajtották végre.

3.2 Ugyancsak gördülékeny és szakszerű volt az APRON, az előtér-ügyeletések és a repülőtér-felügyelők tevékenysége.
A TWR és az említettek közötti együttműködést megfelelően jónak ítéltük.

4. Néhány gondolat a légi jármű személyzetének ténykedéséről:

4.1 A személyzet nem adott megfelelő időben tájékoztatást a helyzetről. Csak a végső egyenesen ismertette problémáját a toronnyal, amikor vélhetőleg legalább harminc perce tisztában volt a helyzettel. Már csak elővigyázatosságból is közölnie kellett volna problémáját valamelyik ATC-vel, amelyik továbbította volna magyar ATC-nek az üzenetet.

4.2 Az APP-vel folytatott levelezés közben oda nem illő, azaz, azonnali életveszélyre utaló kifejezéssel élt (Mayday, Mayday, Mayday!), amikor pedig ugyanebben a közleményében ismerteti, hogy elegendő üzemanyaga van a következő két óra és húsz perces időszakra. E kijelentése is okozhatott volna zavart az APP-n, mivel ez a kifejezés a fedélzetről el nem hárítható kényszerhelyzetre utal, amely általában azonnali kényszerleszállást vonhat maga után – ám ebben az esetben ilyesmiről szó sem volt!

Javaslatok:

- Egyeztetni kell az ATC és a mentésben résztvevő szolgálatok közötti eljárásokat.
Mindegyik partner előtt világossá kell tenni, hogy mivel a légi jármű személyzete ismeri legjobban a helyzetet, a **levegőben** lévő légi jármű személyzetének kérése mintegy parancsként jelentkezik az ATC szemszögéből, így csak és kizárólag közvetítői és/vagy tájékoztatói szerepet játszhat a légi jármű személyzete és a mentésben résztvevők között. Tehát a TWR a légi járműtől vagy a mentésben résztvevőktől érkező kérést vagy utasítást, illetve az arra adott választ közli a másik féllel.
Ám ha a légi jármű egyszer már különösebb baj nélkül végrehajtotta a **leszállást**, akkor a mentésben vagy a légi jármű körüli tevékenységben résztvevő egységek munkáját koordináló parancsnok (*kárhely parancsnok*) utasításait kell legalább ilyen komolyan venni; a földi utasítást/kérést/javaslatot haladéktalanul továbbítani kell a légi jármű személyzetéhez, majd a választ egyeztetni kell a kárhely parancsnokkal, vagy más felelős személlyel.
- A kényszerhelyzeti rádió távbeszélő kifejezések gyakoroltatása indokolt.

- x -

Mellékletek:

1. Magnetofon-visszahallgatási jegyzőkönyvek:

118.1 TWR frekvencia

129.7 APP frekvencia

STORNO TWR 1. csatorna

A Tűzoltórádióról nincs rögzített adat 2002 márc. 16. után!

Telefonvonalak:

TWR SV Intercom

TPC Intercom

Tűzoltó-hírközpont

A telefonvonalak között nincs rögzítve a TWR riasztótelefonja, a 6107. mellék és a 8847. mellék

- 2. Az RKI által rögzített hangfelvétel, írott jelentés formájában**
- 3. Radaradatokról készített print**
- 4. TWR strip (repülési adatrögzítő szalag) másolat**
- 5. TWR napi szolgálati beosztás másolata**
- 6. ATCSV jelentése BAKOS József főosztvez. úr részére**
- 7. A TWR-be beosztott légiforgalmi irányítók jelentései**
- 8. A TWR részlegvezető jelentése a történekről, hozzávetőleges időadatokkal**
- 9. A TWR Riasztási Jegyzékének fénymásolata**
- 10. Az APP légiforgalmi irányítóinak az esemény után készült kéziratos visszaemlékezései**
- 11. ATIS adások jegyzőkönyve**
- 12. 3/2001 RIK vezetői utasítás**

JEGYZET GYANÁNT:

Kivonatos gyorskronológia, készült az események időrendisége megállapításához.

- 11:18 tűzoltó először szól a TWR-nek, hogy mi várható
- 11:20 ??? occ szól twrnek, hogy mi van, magnón nincs rögzítve! Telefon 6107 se!!!
- 11:23 twr koordinál és occ-vel beszél, majd ezután riasztja a RKI, RKK és OMSZ egységeket, de nem beszél a BLIK ATCSV-vel, időhiány miatt
- 11:24 lufi toronymak a finálén bejelenti, baj van – we may have... request precautionary...
- 11:25 APP PC – TWR rákérdez, hogy mi van?
- 11:26 TWR – TŰZ első egyeztetés a vonulási útvonalról
- 11:27 tűzoltó vonulási engedélyt kér sztomón, megkapja
- 11:27:30 lufi jelenti, hogy átstartol,
- 11:28 átküldik APP-nak, de a telefonos koordináció mindkét oldalon elmarad, és
- 11:32 APP-n lufi MAYDAYt mond; a ATCSV nem hívja a TWR SV-t.
- 11:32:30 APP TWR-nek: lufi kéri a riasztást, TRW kéri az utaslétszámot és üza-t, amit két percen belül meg is kap. + továbbit
- 11:33 APP a maydayt nyugtázza, majd a lufi pontosítja a közleményt, utaslétszámot, üza-t ad.
- 11:35 TWR SV kérdezi ATCSV-t, miért startolt át a lufi, és hogy előzetesen jelentett-e a lufi az ACC-APP-n?
- 11:49 lufi APP-s beszélgetés után a 13L-re akar leszállni, megint elmondja, hogy mi a baja!
- 11:56 APP megkérdi a lufit, hogy erősítse meg, mi a problémája.....

Budapest, 2002 április 09


KURUCZ 2. Mihály


FAZEKAS András