

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet



ZÁRÓJELENTÉS

102/2002

minősítés: repülőesemény – légi járművek közelsége - nem egyértelmű veszélyhelyzet

hely, idő: 2002.07.19. 12: 44: 40 UTC

típus, lajstromjel, járatszám: 1) MAH 1588, HA-LEV, B 737-400
2) HA-SJX, C 172

A szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset és a repülőesemény okának, körülményeinek feltárása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

Jelen zárójelentés tervezettel kapcsolatban, a jogszabályban meghatározott szervezetek, szolgálatok, személyzetek a kézhezvételtől számított 60 napon belül tehetnek észrevételt, amit a végleges zárójelentés összeállításakor kell értékelni. Ez a tervezet tehát szakmai szempontból nem jelent végleges állásfoglalást.

Jelen vizsgálatot

- a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben,
- a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 20/1997. (X.21.) KHVM rendelet mellékletében megjelölt 13. Annexben,
- illetve a 13/2000. (V.31.) KHVM-HM-EüM együttes rendeletben foglaltak - amely szabályozás a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16. napján aláírt Európai Megállapodás tárgykörében, a megállapodást kihirdető 1994. évi I. törvény 3.§-ával összhangban, az Európai Közösségek Tanácsának a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálását szolgáló alapelvek megállapításáról szóló 94/56/EK irányelvvel összeegyeztethető szabályozást tartalmaz – alapján folytatta le az illetékes kivizsgáló szervezet.

Fenti szabályok szerint:

- a légiközlekedési balesetet és a repülőeseményt ki kell vizsgálni, mely vizsgálat során, a hivatkozott jogszabályokon túlmenően, az ICAO DOC 6920 Légijármű balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben foglaltakat kell alkalmazni.
- A polgári légijárművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, repülőeseménnyel kapcsolatos szakmai vizsgálat elvégzésére a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter által alapított Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet az illetékes.
- Ha a légiközlekedési balesettel vagy a repülőeseménnyel kapcsolatban államigazgatási, szabálysértési, büntetőeljárás indult, a szakmai vizsgálatot ezektől az eljárásoktól függetlenül le kell folytatni.

Az eset összefoglalása:

Az esemény kategóriája: INCID

A légi jármű gyártója: 1) Boeing
2) Cessna Aircraft Company
típusa: 1) B737-400
2) C172
felség- és lajstromjele: 1) HA-LEV
2) HA-SJX
gyári száma: 1) 24904
2) 17270653

A légi jármű tulajdonosa: 1) MALÉV Rt.
2) MALÉV Rt.

üzembentartója: 1) MALÉV Rt.
2) MALÉV Repülőklub

A baleset napja és időpontja (UTC): 2002. 07.19. 12:44:40
helye: Budapest, Ferihegy

A baleset kapcsán elhunytak/súlyos sérültek száma: sérülés nem történt

A légi jármű rongálódásának mértéke: rongálódás nem történt

Lajstromozó állam: Magyar Köztársaság

Lajstromozó hatóság: PLH

A gyártást felügyelő hatóság: az esemény szempontjából érdektelen

A baleset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet: PoLéBiSz

Az eset összefoglaló áttekintése:

A HA-SJX hívójelű légi jármű leszállási engedélyt kapott Ferihegy Toronytól, saját elkülönítés tartásával, a 31 bal pályára. Az ugyanezen pályáról felszálló MAH 1588 TCAS/TA jelzést kapott, amit az APP frekvencián jelentett.

A vizsgálat adatai:

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet ügyeletére az esetet 15:10 kor (helyi idő) a HungaroControl supervisora jelentette.

A PoLéBiSz ügyeletese jelentette az eseményt a PoLéBiSz igazgatójának és tájékoztatta a Polgári Légiközlekedési Hatóság ügyeletét.

A Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet igazgatója a repülőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot (KSZB) alakított és küldött ki, melynek:

Vezetője: Pataki Ferenc
Tagja: Törőcsik József

meghatalmazott képviselők: nem jelöltek ilyen
tanácsadók: igénybevétele nem volt szükséges
külföldi szakértők: igénybevétele nem volt szükséges

eseti szakértő. igénybevétele nem volt szükséges

Tanácsadóként az
üzembentartó képviselője: részvételét nem kérték
tulajdonos képviselője: részvételét nem kérték
gyártó képviselője: részvételét nem kérték
javító képviselője: részvételét nem kérték
karbantartó képviselője: részvételét nem kérték

1. Ténybeli információk

1.1. A repülés lefolyása:

2002. 07. 19.-én a HA-SJX hívójelű légi jármű ferihegyi leszállási szándékkal 1000 láb magasságon, VFR szerint, az „A” irányadóra tartva belépett Ferihegy CTR-be.

A torony légiforgalmi irányítója az „A” irányadó helyett BUD VOR-ra engedélyezte HA-SJX-et és forgalmi tájékoztatást adva, utasította magasságának szigorú tartására, amit a személyzet nyugtázott.

Eközben a MAH 1588 sz. járat felszállási engedélyt kapott a 31 bal pályáról, azzal az utasítással, hogy minél előbb keresztezzék az 1500 lábat. Az elkülönítés további növelése érdekében utasította HA-SJX vezetőjét, hogy balra tartva távolodjon a futópálya középvonalától.

A HA-SJX ezt nyugtázta és tájékoztatta a toronyt, hogy látja az induló légi járművet. Ekkor a torony engedélyezte HA-SJX leszállását a 31 bal pályára, saját elkülönítés tartása mellett. A légi jármű vezetője ezt nyugtázta.

A MAH 1588 személyzete az APP frekvenciáján jelezte, hogy felszállás után TCAS jelzést kapott, ezért jelentést tesz. Ezt az APP nyugtázta és az esemény tisztázása érdekében visszaküldte a Torony frekvenciájára.

A Toronnyal való egyeztetés során tisztázták a forgalmi helyzetet. Kiderült, hogy a TA jelzésről volt szó, amit, ha MAH 1588 személyzete forgalmi tájékoztatást kapott volna a HA-SJX-ről, információnak és nem veszélyjelzésnek fogtak volna föl.

1.2. Személyi sérülések

Személyi sérülés nem történt

1.3. A légi jármű rongálódása

Az eseményben érintett légi járművekben az eset kapcsán anyagi kár nem keletkezett.

1.4. Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a KSZB-nek nem hoztak tudomására.

1.5. A személyzet adatai

A légi járművek személyzete, valamint az esemény kapcsán érintett légiforgalmi irányító feladatuk ellátására képesítettek és jogosítottak voltak.
A személyzetek adatai az esemény lefolyása szempontjából érdektelenek.

1.6. A légi jármű adatai

A légi járművek adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.7. Meteorológiai adatok

Az esemény látási-meteorológiai körülmények (VMC) között történt.

1.8. Navigációs berendezések.

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.9. Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.10. Repülőtéri adatok

A repülőtér paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Légi jármű adatrögzítők

A légi jármű adatrögzítők kiértékelésére az esemény kapcsán nem volt szükség.

1.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Nincsenek, az esemény kapcsán rongálódás nem történt.

1.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

Nincsenek, az esemény kapcsán sérülés nem történt.

1.14. Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.16. Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1.17. A szervek jellemzése

Az érintett szervezetek jellemzői az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem történt meg.

1.18. Kiegészítő adatok

A KSZB a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során újabb módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

2. Elemzés

2.1 Az esethez vezető folyamat elemzése

2002. július 19-én a HA-SJX személyzete 12:00 UTC körül telefonon tájékoztatta az ATC SV-t, hogy ferihegyi leszállási célból adott be repülési tervet és kérte, hogy Ferihegyen mielőbb leszállhasson. Ezt az ATC SV nyugtázta és tájékoztatta a TWR SV-t, aki erről értesítette saját beosztottjait.

A HA-SJX 1000 láb magasságon lépett be a CTR-be, de nem a megjelölt Kerepesnél, hanem a Dunakeszi Ferihegyvel összekötő egyenesen, az „A” irányadóra tartva, VFR szerint.

A Torony irányítása alatt két induló légi jármű várakozott a 31 bal futópályáról történő felszállásra. A Torony légiforgalmi irányító a várható érkező forgalom előtt tervezte a HA-SJX-et leszállítani a 31 bal pályára, miután mindkét induló légi jármű felszállt. Ezért „rövidre” engedélyezte azt. Mivel a HA-SJX eredeti repülési iránya a felszálló forgalomra konfliktust jelentő lett volna, az „A” irányadó helyett BUD VOR-ra engedélyezte a repülés folytatását és forgalmi tájékoztatást adva nyomatékosan utasította az érkező légi járművet magasságának szigorú tartására. Ezt az utasítást HA-SJX nyugtázta.

Az első induló forgalom felszállása után a Torony engedélyt adott a MAH 1588 felszállására, utasítva azt az 1500 lábon való mielőbbi átemelkedésre. Szintén a

légijárművek elkülönítésének növelése érdekében felkérte HA-SJX-et, hogy útvonalától balra tartva távolodjon el a futópálya középvonalától.

A HA-SJX ezt nyugtázta és tájékoztatta a Toronyt, hogy látja az induló légijárművet. Ekkor a Torony engedélyezte HA-SJX leszállását a 31 bal pályára saját elkülönítés tartása mellett. HA-SJX ezt nyugtázta és visszafordult előző, a használatos futópályához közelítő irányára. Ezt a rögzített hang- és radaradatok bizonyítják

Mivel a meteorológiai viszonyok azt lehetővé tették, hogy a Toronyirányító szabad szemmel győződjön meg a légijárművek megfelelő mozgásáról, fenti utasítások és a légijárművek helyzete elegendő biztosítékul szolgáltak az irányítónak arra, hogy az irányítása alatt lévő légijárművek elkülönítését megfelelőnek ítélje.

Az esethez vezető ok egyrészt az volt, hogy az irányító utasítása alapján balra távolodni kezdő HA-SJX, a saját elkülönítésre való engedély vétele után azonnal visszatért előző útirányához, ami közelebb vitte a használatos futópályához. A másik ok az volt, hogy a Torony nem adott forgalmi tájékoztatást az induló légijármű személyzetének az érkező helyzetéről, ezért azt az induló MAH 1588 személyzete mérvadó forgalomnak értékelte a TCAS jelzése alapján.

3. Következtetések

Az esemény nem következett volna be, ha a HA-SJX az előírt belépési ponton (KEREPES) lépett volna be a CTR-be és az északkeleti várakozási légtéren keresztül közeledik a 31 bal futópályához.

A TCAS jelentést elkerülhette volna az irányító, ha az induló MAH 1588-nak forgalmi tájékoztatást ad az érkező helyzetéről és további útvonaláról. Ha a MAH 1588 személyzete kapott volna forgalmi tájékoztatást a HA-SJX repüléséről, akkor a TCAS jelzését információnak, nem pedig veszélyként értékelte volna.

3. Biztonsági ajánlások

Az eset ismertetése mellett a HungaroControl érintett ATS egységei állományának, figyelmét fel kell hívni arra, hogy:

- 1) csak megfelelően kitöltött repülési tervet fogadjanak el;
- 2) az indokolatlan TCAS jelentések elkerülése érdekében, amennyiben az lehetséges, adjanak forgalmi tájékoztatást akkor is, ha az irányító megítélése szerint az elkülönítés mértéke megfelelő és a két légijármű helyzete egymásra nem mérvadó, de a tapasztalatok alapján várható a TCAS-jelzés.

A HA-SJX vezetőjének figyelmét fel kell hívni arra, hogy

- 1) a repüléseket szabványos útvonalakra tervezze,
- 2) a repülési tervet az előírásoknak megfelelően nyújtsa be és az abban foglaltaktól csak az irányítás engedélyével térjen el.

PoLéBiSz
2003. november 18

Mészáros László
igazgató