

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

és a

HM Katonai Légügyi Hatóság

Közös Zárójelentése

198/2002

Minősítés: repülőesemény – légi járművek közelsége - nem egyértelmű
veszélyhelyzet

Hely, idő: 2002.november.13. 09: 23: 00 UTC

Típus: 1) Mig-29
2) B-777

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 vizsgálatot

- a légi közlekedésről 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 irányelvével 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 esemény kategóriája: repülőesemény

A légi jármű gyártója: 1) MiG
2) Boeing

típusa: 1) Mig29
2) B-777

felség- és lajstromjele: : nem ismert, az esemény szempontjából érdektelen

gyári száma: nem ismert, az esemény szempontjából érdektelen

A légi jármű tulajdonosa: 1) Magyar Honvédség
2) Egyesült Arab Emírátság

üzembentartója: 1) Magyar Honvédség
2) Egyesült Arab Emírátság

A baleset napja és időpontja (UTC): 2002. 11. 13. 09 óra 23 perc

helye: Orosháza feletti légtér F460 és F330 között.

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

A légi jármű rongálódásának mértéke: rongálódás nem történt

Lajstromozó állam: 1) Magyar Köztársaság
2) Egyesült Arab Emírátság

Lajstromozó hatóság: 1) K LH
2) nem ismert

A gyártást felügyelő hatóság: nem ismert

Az esemény helyszíne és az eseményben résztvevő légi járművek szerinti illetékes kivizsgáló szervezet:

- Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet, valamint a
- HM Katonai Légügyi Hatóság

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 légi forgalmi 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, azonban olyan magasságon, amelyen látás szerint (VFR) repülés nem folytatható.

1.8. Navigációs berendezések.

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

1.9. Összeköttetés.

A MiG29-est irányító szolgálati egység rádió-berendezése működésképtelenné vált abban az időpontban, amikor süllyedési utasításokat adott a légi jármű vezetőjének. Az összeköttetést ezek után a „Ground” közvetítésével biztosították. Itt kell megjegyezni, hogy a katonai rádiólevelezést rögzítőberendezés perc-ideje eltért a polgári (HungaroControl által üzemeltetett) berendezés által rögzített időpontoktól.

1.10. Repülőtéri adatok

Repülőtéri paraméterek az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

1.11. Légijármű adatrögzítők

A légijármű adatrögzítők kiértékelésére az esemény kapcsán nem volt lehetőség.

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 szervezetek 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. november 13.-án 09. 00 UTC felszállási idővel a TN 320 hívójelű MiG29 berepülési feladatot hajtott végre, az erre biztosított légtérben, katonai irányítással. A Polgár és Orosháza közötti szakaszon 17500 m-re emelkedett. A feladat befejezése után süllyedést kért az irányítástól. A süllyedést az irányító 11500 m-ig engedélyezte, amit az összeköttetés akadozása miatt a légijármű vezetője nem értett meg, ezért a süllyedés magasságának megismétlését kérte az irányítótól. A megismételt tájékoztatás („magassága 140-es”) nem egyértelműen utalt a korábban kiadott engedélyre, mivel az előzőleg közölt értéket nem helyesbítve és nem a süllyedésre utalóan adta az irányító. Ezt a tájékoztatást a légijármű vezetője a süllyedés első

szakaszára (14 000 m-ig) kapott engedélynek értékelve süllyedt, miközben az irányítás rádió-berendezése teljesen felmondta a szolgálatot és csak közvetett módon (a "Ground"-on keresztül) folytathatta az engedélyek és utasítások adását. A MiG29 vezetője tájékoztatást kapott az alatta közlekedő polgári forgalom egy gépéről (minden valószínűség szerint az UAE 39 sz. járatról, FL 340-en), amit nyugtázott. Látás után saját elkülönítés tartása mellett süllyedt tovább jobbfordulóval. Az UAE 39 sz. járatot azonban követte az UAE 73 sz. járat, szintén FL340-en, közelítőleg 10 NM távolságban. Erről a második járatról a MiG29 vezetőjének sem szóbeli, sem vizuális információja nem volt. A rögzített radaradatok alapján, a MiG29-es a két UAE (39 sz., ill. 73 sz.) járat között, azok útvonalára merőlegesen keresztezett (FL 460-on, 09:20 – 09:21-kor, a polgári rögzítő berendezés szerint, ld. fenti 1.9 pontot). Ezután intenzíven süllyedve, jobbfordulóval keresztezte a másodikként közlekedő UAE73 sz. járat magasságát (a rögzített radaradatok szerint attól 4,3 NM távolságra, 09:23-kor, F340-en).

3. Következtetések

A MiG29-es és az UAE73 sz. járat, a magasságkeresztesítés időpontjában azért került 4,3 NM távolságra egymáshoz, mert a katonai irányítás kritikus időben bekövetkezett rádióhibája folytán, a MiG29-es repülőgép vezetője nem tudott az általa ismert (UAE 39) forgalmat követő második (UAE 73) járatról, ezért abban a tudatban hajtotta végre a további süllyedést, hogy nincs mérvadó forgalma. Ebben az értelemben tájékoztatta azután a közben az irányítást a „Ground”-tól visszavevő eredeti irányító egységet (a katonai hangrögzítő ideje szerint 08:43:02-kor : „Látom vizuálisan”, majd 08:43:06-kor : „Alatta vagyok”), amely így további süllyedést engedélyezett a MiG29-nek.

4. Biztonsági ajánlások

A KSZB a fenti és ehhez hasonló események bekövetkeztének elkerülése érdekében a következőket ajánlja:

- 1) A katonai irányítás rádió-berendezéseit – ahol az szükséges – megfelelő paraméterekkel rendelkező távközlési berendezésekre kell cserélni.
- 2) A katonai hajózó- és irányító-személyzetek figyelmét fel kell hívni a rádióhiba esetén követendő eljárások, valamint a műszer szerinti repülésről (IFR) látás szerinti (VFR) repülésre való áttérés **szabályainak szigorú betartására**, a polgári légtérben, vagy annak közelében folytatott üzemeléskor.
- 3) Az „M-29 repülőgépek berepülésének rendje gyorsítási útvonalon, Kecskemét repülőtérrel” dokumentum felfrissítő jellegű ismertetését az érintett katonai irányító és hajózó személyzetek számára.

- 3) A légi járművek forgalmi tájékoztatására használják az ICAO Annex 10 II. kötet IX. részében meghatározott, a légi forgalmi irányító szolgálatok által alkalmazandó közleményváltási kifejezéseket.

PoLéBiSz- HM KLH

2004-01-27

Mészáros László
igazgató
PoLéBiSz

Járomi Barnabás ezredes
igazgató
HM KLH

5. Függelék

MiG29 légi jármű-vezető jelentése – 1 lap
Rádiólevezés jegyzőkönyv-kivonat – 2 lap