

A MALÉV utasszállítógépek katasztrófája ^[1]

1975. január 15-én a Berlinből utas nélkül hazatérő repülőgép ferihegyi repülőtér leszállópályájának csapódott, és a kilenc tagú személyzet szörnyen halt. A korabeli jegyzőkönyvek és a repülési naplók a baleset körülményeit mutatják be.

Bevezetés

Annak ellenére, hogy a Ferihegyi Repülőtér első leszállópályája már 1943-ban elkészült, a létesítmény valódi használatba vétele és története csak évekkel a második világháború után kezdődött. 1947-ben született kormánydöntés az újjáépítésről. Ekkor kezdték meg a romok eltakarítását, a következő évben pedig a futópálya betonozását. A repülőtér az évtizedek során fokozatosan fejlődött, számos külföldi légitársasággal kötött szerződéseket, több országba indított újabb és újabb járatokat, balesetek azonban - mint általában egy repülőtér „életében” - itt is előfordultak.

A sajtó - különösen hazánkban és a régióban - nem ezektől volt hangos, mégis több feljegyzés, jegyzőkönyv, fénykép és egyéb dokumentum készült repülő-szerencsétlenségekről. Ezek közül talán a legsúlyosabb volt a kilenc ember halálát követelő 1975. január 15-i baleset, amikor egy Malév HA-MOH lajstromjelű IL-18-as repülőgépe a leszállópályának csapódott és felrobbant.

A gép két nappal korábban a Budapest-Berlin-Budapest útvonal teljesítésére indult, de a kedvezőtlen budapesti időjárás miatt a visszaindulás időpontját 14-re, majd 15-re tették át. A gép utasok nélkül, kilenc fős személyzettel a fedélzetén indult el a magyar fővárosba, 10 perccel az előző járatot követően (amint azt jegyzőkönyvek is tartalmazzák és igazolják, a felszállás engedélyezett volt). A repülés a Német Demokratikus Köztársaság és Csehszlovákia területe felett is zökkenőmentes volt, több irányító központtal tartottak fent rádió-összeköttetést. A pilóta utazás közben értesült arról, hogy az időjárás Budapest felett - a korábbi enyhülés ellenére - romlott, és javasolta, hogy szálljanak le Prágában. Debrecen is felvetődött lehetséges leszállóhelyként, ekkor azonban hírt kapott, hogy az előttük járó repülőgép 15 óra 22 perckor sikeresen szállt Ferihegyen.

A jegyzőkönyvekből az derül ki, hogy a gép Budapest körzetébe érkezésekor nem volt teljes az összhang az irányító központtal, a válaszok nem mindig voltak érthetőek vagy kivehetőek, bár a repülőgép nyugtázta az átstartolási utasítást. A főhajózó-rádiós navigátor meghallgatási jegyzőkönyve szerint: „Bennem azt az érzést keltette, hogy a szó kimondásának végén Szatmári Istvánt valami pszichikai vagy fizikai hatás érte.” A becsapódást megelőző másodpercekben a repülőgép vezető előrenyomta a magassági kormányt, balra dőlt, így a gép meredek szögben a földhöz csapódott (1. dokumentum), mintegy 340 km/h sebességgel. A becsapódást követően a gép felrobbant és „megsemmisült” - a jegyzőkönyvek szavait idézve.

A balesetet követően számtalan vizsgálat indult a katasztrófa okainak és pontos történetének kivizsgálására, ezek során hallgatták vissza azokat a magnetofon-felvételeket, amelyeket közvetlenül a detonáció előtt és után a diszpécserok, a koordinátorok, a gép és a torony folytattak (2-6. dokumentum) Ezen kívül számos felvételt készítettek a balesetről és annak környekéről. Ezek sok esetben még homályosabbá teszik az eseményeket, a mellékelt fényképek viszont bizonyítják a jegyzőkönyvek igazát: a repülőgép gyakorlatilag - az egy farokrész kivételével - valóban szinte megsemmisült és apró alkatrészekre esett szét a becsapódást követően.

Források

1.

A REPÜLÉS TÖRTÉNETE

(jegyzőkönyv részlet)

9. Az adatrögzítő működése:

A roncsok között megtalált adatrögzítőt a Bizottság Moszkvába küldte értékelésre. A moszkvai szakemberek elvégezték a szalag kiértékelését és megállapították, hogy az adatrögzítő ezen az útvonal-szakaszon rendellenesen működött. Fordulata lelassult, aminek következtében a szalag értékelése számunkra is nehézséget okozott. A magyar Bizottság a megküldött értékelést a Szovjet Értékelő Bizottság javaslata alapján alapul vette a kormányzati kitérésének, a repülőgép mozgási tendenciáinak és a hajtóművek működésének megállapításánál.

A Hajózó Albizottság megkezdte a Szovjetunióból megküldött adatrögzítő anyag részletes elemzését, azonban nem kizárt, hogy javaslatot tesz további szovjet segítség igénybe vételére.

10. A becsapódást megelőző repülőgépvezetői tevékenységből adódó lehetséges következtetések a vizsgálat jelenlegi szakaszában

1. A személyzet az elhatározási magasságon, vagy röviddel előtte az átstartolási folyamatot megindította.
2. A futóművet a parancsnok az átstartolásra előírt időben vagy nem húzta be, mert elfelejtette és csak később jutott eszébe, esetleg valamilyen körülmény elvonta a figyelmét róla, vagy behúzta az előírt időben, de később megváltoztatta a döntését.
3. A repülőgépvezető az utolsó 50 másodpercben energikus, célszerűtlennek tűnő kormánykitéréseket végzett.
4. Az utolsó 20 másodpercben az ILS műszerének irányász és siklópálya mutatója szélső helyzetéig kitért az oldaleltérés következtében, ezért a repülőgépvezetőnek semmilyen lehetősége nem volt a leszállópályához, vagy a forgalmi épülethez viszonyított távolságának megállapítására.
5. 5 másodperccel a becsapódás előtt közel vízszintes helyzetig felemelte a gép orrát, de utána ismét előrenyomta és a becsapódásig ebben az előretolt helyzetben tartotta.
6. Ez a mozdulata semmiképpen sem magyarázható, akár le akart szállni, akár folytatni akarta a megszakított átstartolást.
7. Az IL-18-as repülőgép az IL-18-as Légiüzemeltetési Utasítás 4.3.10. pontja szerint 10 m magasságból + 30 fok alatt maximális terheléssel is át tud startolni.
8. A megközelítés szakaszában az IL-18-as repülőgép navigátora köteles a magasságot és sebességet hangosan diktálni a repülőgépvezetőnek. Ágoston Lajos navigátor azok közé tartozott, akik az utasításokat minden esetben maximálisan betartotta.
9. A kivizsgálást végző Hajózó Albizottság véleménye a vizsgálat jelenlegi szakaszában az, hogy Szerencsés András repülőgépparancsnok az átstartolást az előírt pozícióban megkezdte, majd eddig még fel nem derített okok következtében ez a folyamat megszakadt és leszállási konfiguráció nélkül a repülőgép nagy szögben a földnek csapódott.

Budapest, 1975. február 4.

2.

Rádiólevelezést rögzítő magnetofonszalag akusztikai vizsgálata JEGYZŐKÖNYV

Tárgy: A Budapest-Ferihegy leszállító irányítás és a HA-MOH jelű repülőgép rádiólevelezését rögzítő magnetofon szalag akusztikai vizsgálata.

Felvéve: 1975. február 20-án az LRI Repülésfelügyeleti Főosztályán.

A HA-MOH jelű, IL-18 típusú repülőgép a Ferihegyi repülőterre történő megközelítés végrehajtása során a földnek ütközés előtti 37-42 mp között átstartolást kezdett meg. Ezt a folyamatot a leszállító radar irányító tiszt a radarernyőn észlelte és rutinszerűen „OK” kifejezéssel vette tudomásul, illetve nyugtázta az átstartolás megkezdését.

Az irányító tiszt állítása szerint ebben az időszakban a repülőgép fedélzetéről ekkor szövegtöröredéket hallott, „melynek vége tisztán kivehetően „shooting” szótöröredék volt”. Ezzel egyidőben látta a radarernyőn a repülőgép jelét is, amely siklását megszakítva vízszintes repülésbe, illetve emelkedésbe ment át.

Az irányító tiszt és a repülőgép személyzete között a 119,5 Mc/s-en lefolytatott beszélgetést a földi magnetofon berendezés 6. sz. csatornája rögzítette.

A kérdéses, és az ezt követő időszakban elhangzott „OK, maintain runway heading 310, you are cleared to climb to 600 meters height and cleared to change Ferihegy, Budapest Approach 121,1” közleménnyel párhuzamosan kihallható, de fülhallással nem értékelhető beszéd szövegtöröredék volt.

A beszéd szövegtöröredék tartalmának megállapítása érdekében - különös tekintettel az „OK” szót követő szótöröredékre - a Kivizsgáló Bizottság akusztikai vizsgálatok végrehajtását rendelte el. Az akusztikai vizsgálatokat az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Fonetikai Tanszékén végezték el, a vizsgálatok egy részében alulírottak is részt vettünk.

A vizsgálat kizárta az „OK” szó után következő „overshooting” vagy „shooting” kifejezésre utaló szövegtartalmat és ezt a szótöröredéket, valamint az ezt követő közleményben kihallható szövegtöröredékeket nagy valószínűséggel az irányítói munkahelyi teremzajnak, szöveg behallásnak tulajdonítja, csaknem teljes bizonyossággal kizárja, hogy ezek a közlemények a HA-MOH jelű repülőgép személyzetétől hangzottak el.

Egyben megállapítást nyert, hogy az irányító tiszt idézett közleményét követő, a hajózó személyzet részéről nyugtázásszerűen adott „roger” szó nyugodt, izgalommentes állapotra utal.

kmf.

/: Egressy István :/
r. alezredes

/: Gidáli József :/
r. alezredes

/: Bárdosi Ferenc :/
Rep. Felügyeleti Főo.
vezetője

MOL XIX-H-1-pp-9 26. d. (Magyar Országos Levéltár - Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium - Központilag iktatott iratok - 26. doboz.)

3.

MAGNETOFON JEGYZŐKÖNYV

Felvételett 1975. január 30-án az LRI Irányítástechnikai Osztály Vételtechnikai Üzemeltető Csoportjának magnetofon helyiségében.

Visszahallgatásra került az 1975. január 15-én 155000-172230 óra között a Budapest APPROACH koncentrátorán lefolytatott - az MA 801 és MA-801/A-val kapcsolatos - közleményváltás.

Jelen vannak: Obrotka Gyula Rep. Ir. felügyelő
Arató András Útvonalir. Közp. mb. ov
Bosnyák Ede MALÉV oktató rádiós-navigátor

Magnetofon: SHR-16/I 8-as csatorna

A Budapest-Approach koncentrátorán a Budapest-ACC-vel lefolytatott - a MA-801/A-val kapcsolatos - közlemények megegyeznek a külön jegyzőkönyvön lévő az Útvonalirányító Központ nyugati szektor koordinációs munkahelyén lefolytatott közleményekkel.

I1 = Budapest-Approach
I2 = Ferihegy-Torony /TWR/
I3 = Vételtechnikai szolgálatos
I4 = Járatnyilvántartó

160750 I1 : MALÉV-801-es a HA-MOA az 15 óra 59-essel, - isten nyilat - 1604, 1604 Dunakeszi és a MALÉV 801 Alfa, a HA-MOH, ami tegnapról maradt.

I2 : /közbeszól/ 801 Alfa, igen.

I1 : Igen, az 1614-es perccel Dunakeszi.

160850 I2 : Jó, Bandika.

170600 I1 : Elment az ILS.

I3 : Látjuk, máris indítjuk a másik adót.

170620 I1 : Kősz szépen.

171750 I4 : Igen, tessék.

I1 : Két plént hozd be légy szíves, 801-es, 801 Alfa.

I4 : Megnézem, várjál, megkeresem.

171800 I1 : Jó.

172158 I1 : Mi volt? Mi volt ez?

I2 : Nem tudom.

I1 : Nem tudod. Jó, mi sem. Hallottad ezt a ... durranást?

I2 : Hallottam ... hívjátok a MALÉV-ot, aki átstartolt!

172220 I2 : Egyből hívjátok, ne szórakozzál, Sanyi!
/teremzaj/ ... /érthetetlen/

I1 : A MALÉV-ot, aki árstartolt, hívjad, hívjad, hívjad haver, hívjad Eight Zero One Alfa, MALÉV Eight Zero One Alfa.

172230 I1 : Leállt a radar.

Megjegyzés: 172158-tól a Torony benn marad figyelésen az Approach-Torony közvetlen vonalban. Ettől kezdve a közlemények nem célirányos hívás, hanem mindenkinek szóló közlemény formájában nyilvánulnak meg.

kmf.

Budapest-Approach koordinátoraként Fazekas András, Ferihegy Toronyban Vargyai Zoltán, a Járatnyilvántartásnál Zsifkovits András teljesített szolgálatot.

/: Obrotka Gyula :/
Rep.ir. felügyelő

/: Arató András :/
Útvonalir. Központ
mb. ov.

/: Bosnyák Ede :/
MALÉV oktató
rádiós-navigátor

MOL. XIX-H-1-pp-9 26. d. (Magyar Országos Levéltár - Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium - Központilag iktatott iratok - 26. doboz.)

4.

MAGNETOFON JEGYZŐKÖNYV

Felvétetett 1975. január 30-án az LRI Irányítástechnikai Osztály Vételtechnikai Üzemeltető Csoportjának magnetofon helyiségében.

Visszahallgatásra került az 1975. január 15-én 155000-172300 óra között a Ferihegy Torony koncentrátorán lefolytatott - az MA-801 és MA-801/A járatokkal kapcsolatos - telefonbeszélgetés.

Jelen vannak: Obrotka Gyula a Rep.ir felügyelője
Arató András Útvonalirányító Közp. Mb. o.v.

Magnetofon: SHR-16/I 5-ös csatorna
I1 = Ferihegy Torony
I2 = Ismeretlen telefonáló

170800 I1 : Igen.
I2 : MALÉV első?
I1 : Levegőben vannak egyelőre, még nem tudunk semmit.
I2 : Öhöm. OK. Majd jön utána a másik is...
I1 : Mind a kettő már itt van a kertek alatt...
I2 : Értem. Kész szépen, majd később...

170830 I1 : Sípulunk, sípulunk, köszí.

kmf.

Fenti időszakban a Ferihegyi Toronyban Vargyai Zoltán légiforgalmi irányító teljesített szolgálatot.

MOL. XIX-H-1-pp-9 26. d. (Magyar Országos Levéltár - Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium - Központilag iktatott iratok - 26. doboz.)

5.

MAGNETOFON JEGYZŐKÖNYV

Felvétetett 1975. január 16.-án az LRI Irányítástechnikai Osztály Vételtechnikai Üzemeltető Csoportjának magnetofon helyiségében.

Visszahallgatásra került az 1975. jan. 15.-én 165600-165650 között Budapest-Apron 131,9 Mc/s-án lefolytatott rádiólevelezés.

Jelen vannak: Medvegy György LRI RBO felügyelő csop. vez.
Moys Péter Rep. ir. mh. oszt. vez.
Bosnyák Ede MALÉV okt. rád-nav.

Magnetofon: SHR 16/II. 12-es csatorna Ferihegy

I = Budapest - Apron
A = MA 801/A HA-MOH

165600
165610 A: A 801-es Alfa HA-MOH Helén kíván jó estét.
I : 801 Alfa Ha-MOH Helén, jó estét kívánok, jelentkezem.
A: Hát kérek szépen van rajta ez a duruzsuló hang, ezt a frekvenciát meg kellene változtatni, mert semmire nem használható, hát kérek szépen mink jövőgetünk, de hát minek?
Azt mondja, hogy körülbelül óra hetesre leszünk Oscar, Kiló, India fölött.
165640 I : Értem, értem, köszönöm, amennyiben itt nem lehet leszállni, akkor Debrecenben kitérőre megyünk.
A: Nagyon kösz. /érthetetlen befejező szó/
165650 I : Visszhallásra.
Szatyí! /valaki bekiabál/ A végére!

kmf.

/: Medvegy György :/
RBO felügy. Csop. vez.

/: Moys Péter :/
Rep. Ir. mh. oszt. vez.

/: Bosnyák Ede :/
MALÉV okt. rád. nav.

MOL. XIX-H-1-pp-9 26. d. (Magyar Országos Levéltár - Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium - Központilag iktatott iratok - 26. doboz.)

6.

MAGNETOFON VISSZAHALLGATÁSI JEGYZŐKÖNYV

Felvétel 1975. január 27-én az LRI Irányítástechnikai Osztály Vételtechnikai Üzemeltető Részlegének hivatalos helyiségében.

Visszahallgatásra kerültek a MALÉV Forgalmi Diszpécser Szolgálatának telefonbeszélgetései 1975. január 15-én 1200-1722 között. A jegyzőkönyvben az MA 801 HAMOA, ill. az MA 801/A HA MOH járatokra vonatkozó, ill. ezekkel kapcsolatos beszélgetések kerültek rögzítésre.

(részlet)

12. csat. 161750 B: Igen.
I : Az Aeroflottal mi van?
B: Az még Belgrádban van egyelőre.
I : Hallják, mit csinálnak, miért nem törlik, vagy nem tudom mit tőkölődnek?
C: A MALÉV 801 Alfa, az elmaradt Berlinből 1620-ra jön, ha jön.
B: Jó, köszönöm!
I : Ez utast is hoz?
B: Nem hoz.
I : Üres, köszí.

B = Bencsik Vilmos MALÉV forgalmi diszpécser

I = Információ

C = Control

12. csat. 163050 Sz: Tessék?
- : Ne haragudjon, Ildikó vagyok, ismételtlen. Most az a problémám, hogy ez a gép, ami Berlinből jön, az az amelyik ma elment?
Sz: Mind a kettő jön drága!
- : Ja! Épp azt akartam kérdezni mi az ami hétfőn van?
Sz: Az egyik 1610-re jön.
- : A mai.
Sz: A mai és amelyik már elment régebben az pedig 1620-ra jön.
- : Köszí, ne haragudjon!
Sz: Úgyse fog, úgyse fog leszállni!
- : Hát most megint úgyse fog, de legalább valamit a közelben.
Sz: Hát magára úgy lehet számítani, ilyen időt csinál nekünk!
- : Na jó, de ez az alkonyati romlás, ez bele volt kalkulálva!
Sz: Alkonyati romlás? És ha én négy napig kinn van a gépem Berlinben?
- : Na jó, az más lapra tartozik, most ezen nem vitatkozom, de ez alkonyati romlás.
Sz: Az a szerencséje, hogy nem a Rákosi időben élünk! Most már elvinné az AVO mint szabotázst!
- : /Nevetve/ Kösz, kösz.
Sz: Nem hagynám!
- : /nevetés/ Köszí szépen, ez jó volt! Visz!

Sz = Szalay Károly, MALÉV forgalmi diszpécser

12. csat. 165140 Sz: Tessék?
- : Gerőfi Ibolya vagyok.
- : A hétfőn lemaradt járataink közül, akkor ebben a pillanatban már csak a Frankfurt van Belgrádban.
Sz: Igen.
- : És az Erfurt van Erfurtban.
Sz: Igen.
- : És a Berlinnel mi van? A hétfői Berlinnel?
Sz: Azok jönnek haza, de hogy mi lesz velük, azt nem tudom, valószínűleg Debrecenbe fognak menni.
- : Értem, tehát útban hazafelé és itt most ismét rossz az idő, tehát úgy néz ki, hogy Debrecenbe mennek.
Sz: Igen.
- : Értem. Akkor a mai Berlinről sem tudunk?
Sz: Ugyanez.
- : Értem.

170730 Sz: Tessék!

- : 24-es vagyok, tisztelettel, érdeklődöm MALÉV gépek után, hogy mi várható?
Sz: Óra tízre, óra húszra jönne két 18-as, szerintem nem fog Leszállni, elmennék Debrecenbe.
- : Igen, úgy néz ki, hogy nem fognak leszállni!
Sz: Úgy néz ki!
- : Most kéne leszállni az Aladárnak, húszra meg az izének, a Helénnek.
Sz: Igen.
- : Külföld se jött semmi, ugye?
Sz: Nem.
- : Jó, köszí szépen, szevasztok!

13. csat. 171040 - : Igen.
B: Halló, a MALÉV 550-es elgurult 1605-kor.
- : Nem igaz.
B: /érthetetlen szöveg/
- : na jól van és mi van a 801-essel?
B: Az most jön, most van valamikor felettünk, és aztán majd megpróbálkozik.
- : Jó, köszönöm!
B: Várjál, mert egy telexet akarnak átnyújtani...

12. csat. 171520 Sz: Tessék?
- : Érdeklődni szeretnék érkező gépeink iránt

Sz: Most húsz körül kell, hogy leszálljon kettő, de nem fog leszállni, valószínű!

- : Köszönöm!

Sz: Kérem.

172000

Sz: Tessék?

- : MALÉV Berlin.

Sz: Mi van vele?

- : Leszáll, vagy nem száll le?

Sz: Hát mit tudom én, az majd a pilótától függ! Még nem szállt le.

- : Még nem szállt le, jó, köszü.

Sz: Csók.

/ Szalay Károly ismeretlen női hanggal beszélt./

173310

- : Igen.

- : Mi volt ez, nem tudjátok?

- : Fogalmam sincs.

Megjegyzés: A Diszpécser telefonokon 30-40 másodperces szünetekkel folyamatos beszélgetés volt, jegyzőkönyvezésre csak az MA 801 és MA 801/A járatokra vonatkozó beszélgetések kerültek.

kmf.

/Bosnyák Ede/

MALÉV oktató rádiós-navigátor

/Moys Péter/

mb. osztályvezető

MOL. XIX-H-1-pp-9 26. d. (Magyar Országos Levéltár - Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium - Központilag iktatott iratok - 26. doboz.)

Címkék:

[MALÉV](#) ^[2]

[IL-18](#) ^[3]

[Ferihegy](#) ^[4]

[repülőkatasztrófa](#) ^[5]

Kiadás: 5. évfolyam (2005) 4. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/kuriozumok/a_malev_utasszallitogepenek_katasztrofaja.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/kuriozumok/a_malev_utasszallitogepenek_katasztrofaja.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/malev>

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/il-18>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/ferihegy>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/repulokatasztrofa>