



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY  
BUREAU

Ügyintéző Németh Zoltán  
Iktatószám RFO/1159/1/2009

HungaroControl Zrt.  
Magyar Légiforgalmi Szolgálat

Markó Andrea úrnő  
vezérigazgató

Budapest  
Pf 80  
1675

**Tárgy:** A 2007-125-4 számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

<b>Eset kategóriája:</b>	Repülőesemény
<b>helye, időpontja:</b>	LHBP TMA, 2007. április 05. 09:50 UTC
<b>Légijármű üzemeltetője:</b>	Malév Hungarian Airlines
<b>Lajstromjele:</b>	HA-LME
<b>típusa:</b>	Fokker F70

**Az eset leírása:**

A HA-LME lajstromjelű légi jármű a Budapest-Ferihegy repülőtér megközelítése során 31R ILS megközelítésre kapott engedélyt a légiforgalmi irányítástól. Ezen időpontban az ILS 31R NOTAM szerint nem üzemelt. A légi jármű személyzete látás szerint végezte el a megközelítést (visual approach), és rendben leszállt.

**Tett intézkedések:**

A KBSZ a szakmai vizsgálathoz bekérte a HungaroControl szakmai vizsgálatának jelentését, mely nem érkezett meg.

A KBSZ megtekintette a rögzített radarképet, visszahallgatta a légi jármű és a légiforgalmi szolgálatok közötti rádióforgalmazást, valamint meghallgatta az esetben érintett légiforgalmi szakszemélyzetet, és az alábbiakat állapította meg:

A rendelkezésre álló adatok alapján a kérdéses időszakban a 31R futópályát kiszolgáló ILS berendezés üzemben kívül volt (részlegesen üzemelt), illetve a kapcsolódó ILS műszeres megközelítési eljárás nem volt használatban, melyről a „ráhelyező” (Traffic Director, TD) bevezető légi forgalmi irányítónak nem volt információja.

Az eseményt megelőzően a TD irányítói szektor az előre tervezett időben még nem indult el, mivel az a gyakorlati forgalom mégsem indokolta.

Ezzel párhuzamosan a szektorba beosztott légi forgalmi irányító egy más feladattal volt elfoglalva, nevezetesen azzal, hogy a MAH613 járat repülési terv adatait megjelenítsék az integrált légiforgalmi irányító rendszerben.

(Az időszakban a szlovák irányítók sztrájkja miatt több járatot, köztük a MAH613 járatot is kerülő útvonalra, Ausztria felé irányítottak. Onnan viszont a járat nem a tervezett GOTAR ponton keresztül érkezett Magyarországra, hanem közvetlen Budapest útvonalat engedélyeztek neki, amitől a járat repülési terv adatai nem a magyar, hanem ismét a sztrájkoló szlovák irányítók rendszerébe kerültek. Így viszont elakadt a szektorok közötti adatcsere és nem volt lehetőség radar átadásra.)

Amikor az irányító végül elkezdte a munkát a TD szektorban, a munkahely még nem volt az aktuális pályairány és az irányító megszokott személyes beállításai szerint konfigurálva, így ezt az irányító már a gyakorlati munkával párhuzamosan végezte.

A vizsgálat részére biztosított adatok szerint az irányítónak nem állt rendelkezésre információ arról, hogy az ILS nem működik. (Ez nem volt megjelenítve a munkahelyen illetve más módon sem jutott ilyen tájékoztatás az irányító tudomására.)

**Biztonsági ajánlás:** A KBSZ saját hatáskörében megvizsgálta a 2007. március 27-én bekövetkezett repülőeseményt (KBSZ nyilvántartási szám: 2007-078-4) melynek során a légiforgalmi irányítás ILS megközelítésre adott engedélyt egy érkező légi járműnek, miközben az közzétett módon üzemben kívül volt.

A 2007-078-4 és jelen esemény hasonlóságára való tekintettel a Vb javasolja a 2007-078-4 számú repülőesemény kapcsán megfogalmazott alábbi biztonsági ajánlások alkalmazását ezen repülőesemény esetében is.

**BA2007-125-4\_1** A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy biztosítson az APP munkahelyeken visszajelzést az irányítók számára a navigációs berendezések működéséről.

**BA2007-125-4\_2** A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy vizsgálja felül az ALMOS rendszer kijelzőjének gyakorlati használhatóságát, és szükség szerint módosítsa azt az APP munkahely igényei szerint.

**BA2007-125-4\_3** A Vb javasolja a HungaroControlnak, hogy biztosítsa a vonatkozó NOTAM tájékoztatások elérhetőségét, könnyen értelmezhető formában az irányítói munkahelyeken.

**BA2007-125-4\_7** A Vb javasolja a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságnak, hogy vizsgálja felül a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklet, 4. fejezet. 4.3. pontja és a HungaroControl ATS Kézikönyv II. Rész, 1.5.4. pontja által, a műszeres megközelítést végző légi járművek számára biztosított biztonsági garanciákat.

Budapest, 2010. február "23"

  
**Mészáros László**  
főigazgató