

REPÜLŐESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉSE

Készítette a HungaroControl Üzembentartói Szakmai
Kivizsgálóbizottsága (ÜSzKB)

Az eseményt vizsgálta:

Fazekas András és Szalai László (ÜSzKB)

Üzembentartó (hívójel):

Az AEROSVIT, ukrán légitársaság AEW203 sz. járata;
a Deutsche Lufthansa, német légitársaság DLH3345 sz. járata; és
a SkyLux Légiszállítási és Kereskedelmi Kft, HAVES hívójelű, Socata Tampico típusú
légijárműve

Repülőesemény helye:

Magyar Köztársaság, Ferihegyi repülőtér, 31R futópálya

Repülőesemény ideje:

2003. július 21, 06:43 - 06:44 UTC

Repülőesemény kategóriája:

A 16/2000 (XI.22) KőViM rendelet 2. számú melléklet I. részének 14.3 pontjára és a 3.
számú melléklet 174. pont 3. bekezdésére hivatkozva:

??????????????

1. Összefoglaló áttekintés:

A repülés lefolyása:

- 1.1 Az AEW203 sz. járat bevezetést hajtott végre a 31R futópályára.
- 1.2 Az AEW203 a 31R futópályára végső egyenesén áttartolási utasítást kapott a TWR-től, mivel az azonos futópályán álló, már felszállási engedélyt kapott DLH3445 sz. járat a HAVES lajstromjelű repülőgépnek a 31L futópályáról végrehajtott felszállása után kapott csak felszállási engedélyt.
- 1.3 A Torony az AEW203-nak kiadott áttartolási utasítás után azonnal utasította a DLH3445 sz. járatot, hogy tartsa a jelenlegi helyzetét, amelyet a légijármű hajózárszemélyzete valószínűleg nyugtázott is, mert megállt a futópályán, ám a rádióüzenet összeolvadt az AEW203 üzenetével. Az AEW203 nyugtázta és végrehajtotta az áttartolási utasítást, majd egy kör megtétele után újból végrehajtotta a bevezetést és rendben leszállt.
- 1.4 A Ferihegyi repülőtéren az említett időszakban lényegében egypályás üzem volt érvényben a 31L futópályára zárása miatt. Az esemény bekövetkezése tájékan álltak át a kétpályás üzemre, de az induló forgalom még a 31R futópályát használta. Így gurult el a 31R futópályára felé a DLH3445 sz. járat, ám a forgalmi helyzet másik szereplője, a HAVES (típusa: Socata Tampico) már a 31L futópályát kiszolgáló Bravo gurulóútra gurulhatott. Az érkező forgalom, azaz a AEW203 sz. járat is a 31R futópályára közeledett.
- 1.5 A Ferihegyi GND a megfelelő utasításokkal és engedélyekkel kezelte a forgalmat, majd mindkét légijárművet a várópontokon átadta a TWR-nek.
- 1.6 06.36-kor a HAVES bejelentkezett a TWR frekvenciáján, majd 06:40:19-kor utasítást kapott a futópályára való kigurulásra és további várakozásra. A hajózárszemélyzet az utasítást nyugtázta.
-

- 1.7 06:41:08-kor a DLH3445 is bejelentkezett a TWR frekvencián, közölve, hogy „ready in sequence 31R”; a TWR 06:41:13-kor engedélyt ad a futópályára való kigurulásra, amelyet a hajózószemélyzet nyugtáz.
- 1.8 A TWR 06:41:22.kor módosítja a HAVES-nak előzetesen kiadott ATC-engedélyt: ennek megfelelően a felszállás után jobbfordulóval ÉK irányba kellett repülnie, majd 06:41:46-kor engedélyezi a felszállást is.
- 1.9 A TWR a 06:41:54 után felszálló HAVES-nek 06:42:38-kor utasítást ad, hogy minél előbb kezdje meg a jobbfordulót.
- 1.10 Az AEW203 06:42:48-kor bejelentkezik a végső egyenesen, mintegy 3,5 NM távolságban, közölve, hogy az ILS-en közeledik a 31R futópályára.
- 1.11 A TWR egyelőre csak az ILS bevezetés folytatására ad engedélyt, és közli, hogy rövidesen visszahívja az AEW203 sz. járatot.
- 1.12 A TWR 06:43:11-kor megadja a felszállási engedélyt a DLH3445-nek; a hajózószemélyzet nyugtázza.
- 1.13 Időközben, 06:43:23-kor a HAVES keresztezi a 30R futópálya meghosszabbított egyenesét, jelentése szerint 1500 lábra emelkedőben. Tekintettel arra, hogy fedélzeti válaszeladójának „C” módjából származó magassági kijelzését nem lehetett látni (mivel a hajózószemélyzet valószínűleg nem kapcsolta be), a HAVES repülési magasságáról ebben a szakaszban nem érkezett információ. A HAVES-ről először csak 06:47:30-kor érkezik értelmezhető magassági kijelzés, tehát már csak akkor, amikor sem földrajzi helyzete, sem pedig magassága alapján sem lehetett mérvadó forgalomnak tekinteni.
- 1.14 A TWR 06:43:32-kor visszavonja a DLH3445-nek kiadott felszállási engedélyt, a „**HOLD POSITION**” kifejezés kíséretében, majd 06:43:36-kor utasítja az
-

AEW203 sz. járatot az átstartolásra, az „**AEW203, GO AROUND! I SAY AGAIN, GO AROUND, EXECUTE MISSED APPROACH PROCEDURE**” kifejezéssel; a két légitársaság pilótáinak válasza összeolvad; az AEW203 üzenete kivehető, a DLH3445 válasza kivehető.

1.15 A TWR az AEW203-nak kiadott átstartolási utasítást további tájékoztatásokkal egészíti ki, majd visszaküldi a BUD APP frekvenciájára. Az AEW203 végrehajtja az átstartolást, majd egy kör megtétele után rendben leszáll.

1.16 A TWR 06:45:21-kor újra felszállási engedélyt ad a DLH3445-nek, amelyet a hajózószemélyzet nyugtáz, majd felszáll. A DLH3445 felszállása után az AEW203 is rendben leszáll.

@@

Az ATS személyzet adatai:

Légiforgalmi irányító - Oktató:

Kora, neve:	34 éves, férfi
Szakszolgálati engedélye	11-0319
Képesítése	Repülőtéri
Jogosítása	Ferihegyi repülőtér, Budapest CTR; oktató
Szakmai érvényessége	2004.01.31
Orvosi alkalmasság érvényessége:	2003.09.23

Légiforgalmi irányító - Gyakornok

Kora, neve:	27 éves, férfi
Szakszolgálati engedélye	11-0369
Képesítése	Repülőtéri
Jogosítása	Gyakornok irányító 2003.01.13
Szakmai érvényessége	2004.01.13



Orvosi alkalmasság érvényessége:	2004.11.21
----------------------------------	------------

1.6 A légi járművek adatai

1.	Hívójel	AEW203
	Típus/Turbulencia-kategória	BOEING B-732 / Közepes
	Útvonal	UKBB - LHBP
	Magasság, repülési szint	Süllyedőben a leszálláshoz, majd átstartolás
	Helyzete	Érkezőben a 31R futópályára
	Irányultság	Közeledőben a leszálláshoz

2.	Hívójel	DLH3345
	Típus/Turbulencia-kategória	De HAVILLAND DH8D / Közepes
	Útvonal	LHBP – EDDM
	Magasság, repülési szint	/
	Helyzete	Felszállási helyzetben a 31 R futópályán
	Irányultság	Pályairányban, felszállás előtt

3	Hívójel	HAVES
	Típus/Turbulencia-kategória	Socata Tampico/ Könnyű
	Útvonal	LHBP – Kerep-Vác-Gödöllő-Kerep; kiképző-és vizsgarepülés
	Magasság, repülési szint	Emelkedőben A15 láb tengerszintfeletti magasságra
	Helyzete	Felszállás után keresztezte a 31 R futópálya meghosszabbított egyenesét
	Irányultság	ÉK

1.6 Meteorológiai adatok

VMC; a talajszél 120/9 kt erősségű volt.

1.7 Navigációs berendezések

Nem jelentettek rendellenes működést.

1.8 Összeköttetés

Nem jelentettek rendellenes működést.

1.9 A repülőtér adatai

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.10 A légi jármű(vek) adatrögzítője

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.11 A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.12 Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.14 Tűz

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.15 A túlélés lehetősége

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.16 Próbák, kísérletek

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.17 Szervek jellemzése

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.18 Kiegészítő és egyéb adatok

A HungaroControl ÜszKB nem vizsgálta.

1.19 Hasznos, vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során a HungaroControl repülőesemény-vizsgáló szervezete meghallgatott két érintett légiforgalmi irányítót; meghallgatta és leírta a rögzített magnetofon-anyagot és több alkalommal visszanézte a rögzített radarképet.