

GYORSÉRTÉKELÉS

Készítette: a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

Az eseményt vizsgálta: Szalai László, HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló

Légijármű üzembentartó (hívójel):

1. DLH8PT (Deutsche Lufthansa, AG.)

Németország

Repülőesemény helye: Magyar Köztársaság, CTR

Repülőesemény ideje: 2004. december 15. 09⁰⁵ UTC

Repülőesemény kategóriája: 16/2000 (XI. 22.) KöViM rendelet 3. melléklete alapján nem azonosítható;

13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendeletének 50§. (Fogalommeghatározások) 12. pontja alapján szakmai vizsgálatot folytat a HungaroControl¹;

A HungaroControl hozzájárulása: Nincs.

1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

1.1. A repülés (esemény) lefolyása:

A DLH 8PT repülés kb. 12 NM-nél jelentkezett be a TWR frekvenciájára a 13R futópálya végső egyenesén.

1.2. A HungaroControl személyzet adatai:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.3. A légijármű(vek) adatai:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.4. Meteorológiai adatok:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.5. Navigációs berendezések működése:

Nem jelentettek rendellenes működést.

1.6. Összeköttetés:

A DLH8PT-es repülés a TWR frekvencián (118,1 MHz) folytatott rádióforgalmazást. A légijármű a földterési zónától 10 NM-re 3700' magasan volt süllyedőben az aktuális

¹ „a légiközlekedési balesetek és repülőesemények megelőzése céljából folytatott eljárás, amely magába foglalja információk gyűjtését és elemzését, következtetések levonását, ideértve az ok vagy okok meghatározását, és, ha szükséges, biztonsági ajánlások meghozatalát is”.

QNH szerint, 242² csomós föld feletti sebességgel repült, 09:02:07 UTC-kor. A légi jármű a földetérési zónától 5 NM-re 09:03:21 UTC-kor 2000' magasságon volt, süllyedőben 220 csomós föld feletti sebességgel. 3 NM-nél a légi jármű sebessége 181 csomós föld feletti sebesség volt, 1400' magasságon, 09:04:05 UTC-kor. Az átstartolási eljárást kb. 2,75 NM-re a küszöbtől jelentette be ésajtotta végre. Ekkor a légi jármű 1300'-on volt, 161 csomós föld feletti sebességet tartva, 09:04:13 UTC-kor. A légi jármű egy bal kör lerepülése után rendben leszállt.

1.7. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az Üzemeltetői Szakmai Kivizsgáló megnézte a rögzített LAN radaradatokat.

2. KÖVETKEZTETÉSEK

A Budapest-Ferihegyi repülőtér 13R futópályájára végső megközelítést végző DLH 8PT repülés a küszöbtől mintegy 2,75 NM távolságra bejelentette a TWR ADC-irányítójának, hogy nem állt rá az ILS-re, ezért a megközelítést nem tudja befejezni. Ezért megszakított megközelítési eljárást hajtott végre.

A rendelkezésünkre álló radarképet tanulmányozva az eseménykivizsgáló összehasonlította a DLH 8PT repülés (A320/M) előtt leszálló B737-700/M légi jármű sebesség és magasság-adatait, melyek a következő értékeket mutatták.

DLH 8PT A320/M			B737-700/M		
10 NM	3700'	242 KT s	10 NM	2100'	159 KT
5 NM	2000'	220 KT s	50NM	1800'	143 KT
3 NM	1400'	181 KT s	30NM	1400'	141 KT

A HC Repülésbiztonsági Osztályának sajnos nem áll rendelkezésére a légi jármű típusok repülési jellemzőinek adatai, de a két közepes turbulencia-kategóriás, hasonló felépítésű légi jármű sebessége között markáns különbség van a két légi jármű között.

A DLH 8PT repülés 2 NM-nél nagyobb távolságra jelentette be, hogy megszakított megközelítési eljárást hajtott végre, tehát megfelelő időben. A DLH 8PT repülés 2. bevezetése alkalmával már a következő értékeket mutatta a visszajátszott radarkép:

DLH 8PT A320/M		
5 NM	2000'	143 KT s
3 NM	1400'	141 KT s
1 NM	700'	141KT s

A fenti két táblázat adatait összehasonlítva tehát azt a következtetést vonhatjuk le, hogy amennyiben a DLH 8PT repülés úgy szabályozta volna első alkalommal a sebességét, mint 2. alkalommal, mely közel azonos értékeket mutat a B 737-700-as légi jármű sebességértékeivel, az első bevezetés alkalmával le tudott volna szállni.

A légiforgalmi irányítás szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22) KöViM rendelet 3. számú mellékletének (Meghatározások) 185. pontja kimondja:

„Megszakított megközelítési eljárás – Missed Approach Procedure: Az az **eljárás**, amelyet a légi járműnek kell követnie kell, ha a megközelítést nem tudja folytatni.”

² Ezen a magasságon a föld feletti sebesség (GS) és a műszer szerinti sebesség (IAS) körülbelül megegyezik, csak az esetleges szél adja a különbözetet a két sebesség-fajta között.

A megszakított megközelítési eljárások tehát kidolgozott eljárások, melyek a Magyar AIP 3. részében közzé van téve a légi jármű vezetők részére. (LHBP repülőterére az AD2 részben).

A TWR-szolgálatnál egy átstartolás jelen esetben nem számít eseménynek. A légi jármű személyzete jelentette, hogy nem tudja folytatni a bevezetést, ezért a megszakított megközelítési eljárást folytatta. A HC személyzete az esetben nem volt érintett.

3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK

	MELLÉKLET		TERJEDELEM
1.	Repülési terv	van	1 oldal
2.	Single track táblázat	nincs	

Budapest, 2005. április 25.



Szalai László
üzembentartói szakmai kivizsgáló