



Iktatószám: 690/.....2003

Gpr: 2002/4/19

Tárgy: bejelentett, és üzemeltető hatáskörébe utalt eset lezárása

Bejelentés nyilvántartási száma: 2002-005

Eset ideje: 2002. 01. 10.

Eset helye: Budapest (BUD)

Eset kategóriája: Repülőesemény (átstartoltatás foglalt futópálya miatt)

Légijármű üzemeltetője: TUNIS AIR

Légijármű lajstromjele: ismeretlen TAR228 járatszámú

Üzemeltető nyilvántartási száma: ismeretlen

Üzemeltető a szakmai vizsgálatot lezárta: 2002. 01. 21.

A PoLeBiSz a fenti eset szakmai kivizsgálását HC-re bízta, amelynek eredményeként készített jelentést, és az intézkedését a PoLeBiSz áttanulmányozta, az azokban foglaltakat elfogadja, és ezzel az esetet lezártnak tekinti.

Megjegyzés: Az eset során nem alakult ki veszélyes helyzet, az átstartolás az irányítás, időben kiadott, utasítására történt.

Budapest, 2003. március 07.

Sipos Sándor
légiközlekedési esemény kivizsgáló,
repülésbiztonsági elemző

Mészáros László
igazgató

2002/4/10 2002/112

1675 Budapest
Postafiók 80

HungaroControl
Magyar
Légiforgalmi
Szolgálat



Igazgató
100.1311/2002.

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Mészáros László úr részére
igazgató

JELENTÉS

Tárgy: TAR 228 számú járat átstartolása

1. Az esemény leírása:

2002 január 10-én 11.10 helyi időben a TAR 228 járattal a beosztott repülőtéri irányító (ADC) megszakította a 31R futópályára engedélyezett bevezetést, és futópálya irányon 2500 láb QNH magasságra való emelkedésre utasította.

2. Az esemény oka:

A bevezetés megszakítására azért került sor, mert a 31R futópálya foglaltsága miatt az ADC nem volt képes kellő időben kiadni a TAR 228 járat részére a leszállási engedélyt.

3. Az esemény részletes leírása:

A 277-es hívószámú elektromos szolgálati egység az A9 gurulóúton az újonnan telepített tengelyfényeket vizsgálta, miközben rövid időre engedélyt kért, és kapott a 31R futópálya küszöbére.

Mivel a futópályát csak rövid időre kívánta igénybe venni, annak zárását a DSV nem látta indokoltnak.

A TPC a 277-tel megkísérelt többszöri sikertelen kapcsolatteremtés miatt – miután saját STORNO készülékének működőképességében

megbizonyosodott – jelentette az ADC részére, hogy nem képes felszabadítani a futópályát.

Az ADC az 1. pontban leírtak szerint járt el.

Később a 277-es A8 gurulóút szakaszon jelentette a futópálya elhagyását.

A TAR 228 járat 11.20 helyi időben a 31R futópályára rendben leszállt.

A DSV az eseményt nem ítélte azonnali jelentésre kötelezettnek, ezért az a napi jelentésben került rögzítésre.

4. Javaslát:

Az A9 gurulóút, és a 31R küszöb környékén régebben is tapasztalható volt már hasonló eset, ezért javaslom a STORNO rádiótelefon hálózat a repülőtér teljes területére kiterjedő lefedettségét megvizsgálni, különös tekintettel az érintett területre.

Budapest 2002. január 21.



Mudra István
igazgató