

## ÖSSZEFOGLALÁS

2004. 04. 05-én az OE-GLL lajstromjelű, Cessna 550 típusú légi jármű gurulási engedélyt kért és kapott a Ferihegyi TWR GRD légiforgalmi irányítójától. A légi jármű a General Aviation egyik állóhelyéről az A1 gurulóúton keresztül elgurult a 31L futópálya várópontjára. Az A1 gurulóút közepén utasítást kapott, hogy térjen át a TWR ADC frekvenciájára. Valószínűsíthető, hogy a nem megfelelő helyismeret (vagy valamilyen, általunk nem ismeretes ok; ezzel kapcsolatban lásd a mellékelt fényképeket, illetve a TWR légiforgalmi irányító e-mail üzenetét is) miatt a légi jármű túlgurult az említett váróponton. Amikor az ADC légiforgalmi irányító ezt észrevette, rádióan utasította az OE-GLL lajstromjelű légi jármű hajózószemélyzetét, hogy álljon meg: „...**OE-GLL, stop and hold immediately!**”

A hajózószemélyzet válasza: „...**TWR, say again! Take-off immediately???**”. Ki kell hangsúlyozni, hogy a hajózószemélyzet az azonnali megállásra szóló **UTASÍTÁST** azonnali felszállásra szóló **ENGEDÉLY**-nek értelmezte!

A Torony válasza: „**NEGATIVE, NEGATIVE, STOP IMMEDIATELY!!!**”

Az OE-GLL lajstromjelű légi jármű megállt; rá kell mutatni, hogy súlyos RUNWAY INCURSION esemény (az EUROCONTROL meghatározása szerint: „*Olyan esemény, amikor a légi járművek fel-és leszállására kijelölt és védett területén nem kívánt módon légi jármű, jármű, vagy személy tartózkodik.*”) nem alakult ki, mivel a TWR ADC megfelelő időben megakadályozta a szóban forgó légi jármű futópályára történő kigurulását. A helyzetet azért lehetett fenyegetőnek értékelni, mert az adott időpontban egy leszálló légi jármű is közeledett a 31L futópálya felé, ám amikor a TWR ADC meggyőződött arról, hogy az OE-GLL lajstromjelű légi jármű megállt, (a valamikori váróponton kívül) engedélyezte annak leszállását.

Időközben a 2. Terminál felől két utasszállító repülőgép közeledett az A2 gurulóúton keresztül a 31L futópálya felé: egy Boeing B-737 és egy Fokker F.70. Pontos helyzetüket nem lehetett egyértelműen megállapítani, mert erről nem áll rendelkezésre radarkép, de kissé közelebb lehettek az A2 váróponthoz, mint amilyen távolságra volt az OE-GLL lajstromjelű légi jármű az A1 váróponttól (lásd a TWR légiforgalmi irányító e-mail-jét is, illetve a mellékelt fényképeket is).

Tekintettel arra, hogy az OE-GLL lajstromjelű légi jármű egyrészt eltévesztette az A1 várópontot, *(amelynek összetévesztési lehetőségéről a Ferihegyi Futópálya Biztonsági Csoportot is értesítettük, a mellékelt fényképek segítségével)* másrészt pedig a légi jármű hajózó személyzete az egyértelműen kiadott, határozott **utasításra** homlokegyenest ellenkező **kérdéssel** válaszolt, a TWR ADC a forgalmi szituáció legegyszerűbb megoldása érdekében, valamint azért, hogy megakadályozza:

- a **RUNWAY INCURSION** kialakulását, és az
- *A-1.2.2: Összeütközéssel vagy majdnem összeütközéssel fenyegető helyzet [Potential For Collision Or Near Collision] [Olyan különleges helyzet, amelyben baleset, vagy veszélyes közelség lehetősége lappang, ha másik légi jármű is a közelben van];* illetve azért, mert:
  - *a légi jármű eltért az alkalmazható és kiadott ATM-eljárásokról,*

engedélyezte a gyorsabb Cessna 550 azonnali felszállását. Arra is figyelemmel volt, hogy az OE-GLL lajstromjelű légi jármű nagyobb magasságra akart emelkedni, és sebessége is lényegesen nagyobb volt, mint a két másik utasszállító repülőgépe. Ezért a két repülőgépet rövid időre megállította az A2 gurulóúton. A TWR ADC légi forgalmi irányító visszaemlékezése szerint a két repülőgép legfeljebb két percet kellett, hogy várjon az indulási engedélyre, ezért a késleltetést nem lehet jelentősnek értékelni.

Itt kell megjegyezni, hogy az egyik utasszállító repülőgépből egy magát nem azonosító hang *több ízben* – mérsékelten udvarias hangnemben – felszólította a TWR ADC légi forgalmi irányítóját, hogy közölje az osztrák légi jármű regisztrációját. Megállapításunk szerint az ilyen megjegyzések és beszólások, egyáltalán, az ATC munkáját zavaró, nem releváns üzenetek nem segítik elő a biztonságos munkavégzést. A TWR ADC légi forgalmi irányítója végül udvariasan megadta a kért lajstromjelet (bár elképzelése sem volt arról, hogy kinek és mi célból van erre szüksége). Az OE-GLL lajstromjelű légi jármű felszállt, majd utána a két utasszállító repülőgép is elindult.

#### **Mellékletek:**

- (1) A légi forgalmi irányító *e-mail*-en küldött jelentése
- (2) Fényképek az A1 gurulóút várópontjáról