

## GYORSÉRTÉKELÉS

**Készítette:** a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

**Az eseményt vizsgálta:** Szalai László, HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló

**Légijármű üzembentartó (hívójel):**

1. PGT 145 (Pegasus Hava Tasimaciligi A. S.) Törökország

**Repülőesemény helye:** Magyar Köztársaság, Ausztria

**Repülőesemény ideje:** 2005. március 06. 07<sup>33</sup> 08<sup>28</sup> UTC

**Repülőesemény kategóriája:** 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendeletének 50§. (Fogalommeghatározások) 12. pontja alapján **szakmai vizsgálatot** folytat a HungaroControl<sup>1</sup>;

**ESSAR 2 szerinti súlyosság osztálya:** E, **Nincs az ATM szolgáltatásra gyakorolt hatása;**

**A HungaroControl hozzájárulása:** Nincs.

### 1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

#### 1.1. A repülés (esemény) lefolyása:

A PGT 145-ös repülés 07:18:10 UTC-kor jelentkezett be a BU szektor 133, 2 MHz-es frekvenciájára. Radarazonosítás után, a BU PC még a bukaresti légtérben lekoordinálta a román légiforgalmi irányítás kezdeményezésére az Arad direkt ARSIN útvonalat, a BU EC megerősítette a direkt útvonalat, melyet a légijármű személyzete nyugtázott.

A BU EC 07:32:51 UTC-kor utasította a PGT 145-ös repülés személyzetét a bécsi 132,160 MHz-es csatornára történő áttérésre. A személyzet visszaismételte és elkészönt a magyar légiforgalmi irányítástól.

07:33:12 UTC-kor a PGT 145-ös repülés megerősíteti a frekvenciát, hogy helyesen értette-e. A BU EC megerősíti, 132,160.

07:36:44 UTC-kor végleg visszatér a PGT 145-ös repülés a 133,2 MHz-es frekvenciára bejelentve, hogy a rádiója meghibásodása miatt nem tud más frekvenciát állítani, mint az utoljára beállított 133,2 MHz-et. A BU EC utasítja a személyzetet, hogy maradjon figyelésen.

07:37:41 UTC-kor megkezdődik a koordináció a PGT 145-ös repülés rádióhibájáról a BU PC és a Bécs Upper PC között. BU PC tájékoztatja Bécsset a kialakult helyzetről. Bécs ad egy másik, a 130,135-ös frekvenciát adja meg, hogy a magyar légiforgalmi irányítás arra küldje át a légijárművet.

07:38:08 UTC-kor a BU EC feladja a légijárműnek a bécsi légiforgalmi irányítás által újonnan megadott frekvenciát. A légijármű ismét megerősíti, hogy beragadt a rádiója a

<sup>1</sup> „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”.

133,2 MHz-en, nem tudja eltekerni. Tájékoztatja egyben a légiforgalmi irányítást, hogy a fedélzeten nincs VHF rádió.

07:42:17 UTC-kor a bécsi koordinátornak megerősíti a BU PC, hogy a légi jármű frekvenciaváltója ragadt be, ezért csak a már korábban behangolt 133,2 MHz-es frekvencián tud forgalmazni. Közben a HC technikai személyzetet is tájékoztatja a kialakult helyzetről. A technikai személyzet a helyzet megoldására azt a megoldást hozza, hogy a 133,2 MHz-es frekvenciát lehangolja az APP és TWR ADC munkahelyekre, így, ha arra szükség van, ezen a frekvencián minden légiforgalmi irányító egység forgalmazni tud a PGT 145-ös repüléssel.

07:43:50 UTC-kor a bécsi légiforgalmi irányítás közli a BU PC-vel, hogy a PGT 145-ös repülés nem léphet be a müncheni légiforgalmi irányításhoz, ezen a frekvencián ők nem tudják irányítani a légi járművet. Ezért bal fordulóval SUNIS irányon vissza kell fordítanunk azt, tartva a 380-as repülési szintet.

07:45:35 UTC-kor közli az érintett légi járművel a tényállást, és közli vele, hogy bal fordulóval forduljon vissza SUNIS irányra. Mivel a rádiófedés szélső határán tartózkodik a légi jármű, kisebb félreértések után megérti az utasítást és megerősítés után visszaismétli azt.

07:51:20 UTC-kor a légi jármű jelentette, hogy van egy navigációs VHF berendezése, amelyen kommunikációs frekvenciát is tud hangolni. A BU EC megerősíti a légi járműnek, hogy vissza kell fordulnia és le kell szállni BFNR-en.

07:52:15 UTC-kor, mivel a BU EC már elvesztette a radarazonosságot, a BU EC segítséget kér Bécsből, a PGT 145-ös repülés helyzetének meghatározására. Bécs megadja a segítséget, tájékoztatja a magyar légiforgalmi irányítást, hogy SUNIS-tól nyugatra, 77 NM-re repül a légi jármű.

07:55:42 UTC-kor a BU EC radaron azonosítja a PGT 145-ös repülést (másodlagos azonosítás squawk megerősítése alapján), majd engedélyezi a MNR-irányon történő repülést informálva a légi járművet, hogy leszállása LHBP repülőtéren a 31R futópályára várható.

08:01:33 UTC-kor a BU EC még egyszer megerősíti a 31R várható futópályát, és folyamatos süllyedésre ad utasítást FL 140-ig, majd FL 110-ig.

A PGT 145-ös repülés kéri LHBP aktuális időjárását, amit 08:09:00-kor meg is kap.

08:10:00-kor a BU EC tájékoztatja a PGT 145-ös repülést, hogy mostantól az APP irányítása alatt áll. Az APP EC engedélyezte a repülést 9,000' magasságig, az 1003 Hpa nyomásérték szerint. Miután végrehajtotta a bevezetési eljárást, 08:22:58 UTC-kor 3500-ra fordította a légi járművet és engedélyezte az ILS megközelítést a 31R futópályára, majd engedélyezte a süllyedést 2,000'-ra. 08:24:27 UTC-kor engedélyezi a leszállást, majd közli, hogy mostantól a TWR irányítása alatt áll.

08:25:17 UTC-kor a TWR megerősíti a leszállási engedélyt, a PGT 145-ös repülés 08:27:15 UTC-kor rendben leszáll, majd az ADC utasítja, hogy a "Zulu" gurulóúton hagyja el a futópályát, a 65-ös lesz az állóhelye, és kövesse a bevezető autót.

## **1.2. A HungaroControl személyzet adatai:**

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

## **1.3. Meteorológiai adatok:**

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

## **1.4. Navigációs berendezések működése:**

Nem jelentettek rendellenes működést.

**1.5. Összeköttetés:**

Folyamatos kétoldalú kapcsolat a 133,2 MHz-es frekvencián, lehangolva az APP és TWR munkahelyekre is.

**1.6. A légi jármű adatai:**

<b>1.</b>	<b>Hívójel:</b>	PGT 145
	<b>Típus/Turbulencia-kategória:</b>	B738/M
	<b>Útvonal:</b>	LTAI - EDDM
	<b>Magasság, repülési szint:</b>	FL 380, majd leszáll LHBP-n.
	<b>Helyzet:</b>	ARSIN-nál kilép LOWW FIR-be, majd SUNIS-nál ismét belép.
	<b>Irányultság:</b>	SUNIS -MNR- 31R, leszáll Budapesten.

**1.7. Hasznos vagy hatékony vizsgálati módszerek**

A kivizsgálás során az Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló meghallgatta a rögzített hanganyagot. Visszanézte és elemezte a rögzített radarképet.

**2. KÖVETKEZTETÉSEK**

A BU EC és PC feladatát jól látta el. Koordinált Béccsel, a radarazonosság újbóli megléte előtt újra azonosította a légi járművet.

A technikai személyzet is jól végezte a feladatát. Pillanatok alatt alkalmazkodott a helyzethez, lehangolta az adott frekvenciát az összes érintett munkahelyre.


Az APP EC nem azonosította haedingelés előtt a légi járművet.

A TWR ADC is jól látta el feladatát az esettel kapcsolatban.

**3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK**

	<b>MELLÉKLET</b>		<b>TERJEDELEM</b>
1.	Kivonatós rádió-levelezési jegyzőkönyv	nincs	
2.	repülési terv adatok	van	1 oldal

Budapest, 2005. május 27.



Szalai László  
üzembentartói szakmai kivizsgáló