

## GYORSÉRTÉKELÉS

**Készítette:** a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

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

**Légijármű üzembentartó (hívójel):**

1. AFR 1094 (Air France) Franciaország)

**Repülőesemény helye:** Magyar Köztársaság, TWR

**Repülőesemény ideje:** 2005. március 11. 21<sup>35</sup> UTC

**Repülőesemény kategóriája:** 16/2000 (XI. 22.) KőViM rendelet 3. melléklet 174. pontja alapján nincs összeütközési veszély;

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

**ESSAR 2** szerinti súlyosság osztálya: **E, olyan eset, melynek nincs repülésbiztonsági jelentősége;**

**A HungaroControl hozzájárulása:** Nincs.

### 1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

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

Az AFR 1094-es repülés 2119 UTC-kor jelentkezett be LHBP TMA-ban a „Traffic Director” – hoz (TD). (1. sz. kép). A légiforgalmi irányító a 13R futópálya végső egyenesére fordítja a légijárművet. (2. sz. kép). A légiforgalmi irányítás felhívja a légijármű személyzetének figyelmét az erős hátszélre a végső megközelítési egyenesen (3. sz. kép). A légijármű nyugtázza az erős hátszelet, és érdeklődik a talajszél felől. A TD megerősíti az ATIS-ban elhangzottakat, 2000-ről 5 csomós szél fúj, 8 csomós lökésekkel. Az AFR 1094-es repülés személyzete nyugtázza az információt, és miután a légijármű személyzete ráállt a 13R futópálya ILS-ére, a TD 10 NM-ra a földetérési ponttól utasítást ad a Torony frekvenciára történő áttérésre (4. sz. kép).

Az AFR 1094-es repülés a 118,1 MHz-es frekvencián történő bejelentkezés után folytatja a megközelítést a 13R futópályára. 21:34:37 UTC-kor bejelenti, hogy megszakítja a megközelítést a hátszél miatt (5.-6. sz. kép). Az ADC nyugtázza a bejelentést és megszakított megközelítési eljárás végrehajtására utasítja a légijármű személyzetét, amit az végre is hajt. A megfelelő koordináció után a légijárművet átküldi a TD frekvenciájára.

A TD ismét tájékoztatja a légijárművet a szélről, mire a légijármű személyzete bejelenti, hogy a 31-es futópályairányra próbálná meg az ismételt bevezetést. Mivel 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”.

Toronnyal történt koordináció után kiderült, hogy a talajszél iránya is változni kezd, ezért a földi személyzet úgy dönt, hogy átáll a 31-es futópályairányra. Így az AFR 1094-es repülés a 31R futópályára hajtja végre a második megközelítését, melyből sikeresen leszáll (7-8. sz. kép).

**1.2. A HungaroControl személyzet adatai:**

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

**1.3. Meteorológiai adatok:**

A talaj menti szél 200<sup>0</sup>-ról 5 csomós volt, 8 csomós lökésekkel. 21<sup>40</sup> UTC-kor kezdett oldalszélbe átfordulni a szél (13-as futópályairány használatakor). A légijárművek jelentése alapján igen erős hátszél fújt 1000 – 1800' között a 13-as futópályairány végső egyenesén, mintegy 50-60 csomós.

**1.4. Navigációs berendezések működése:**

Nem jelentettek rendellenes működést.

**1.5. Összeköttetés:**

Az AFR 1094-es repülés kétoldalú rádiókapcsolatot tartott fenn a légiforgalmi irányítással.

**1.6. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során az Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló visszánézte és elemezte a rögzített radarképet, fényképfelvételeket készített azokról. Visszahallgatta és elemezte a különböző irányító egységek frekvenciáiról rögzített hanganyagokat.

**2. KÖVETKEZTETÉSEK**

A légiforgalmi irányítás mindent megtett, hogy tájékoztassa a légijármű személyzetét a végső megközelítési egyenesen uralkodó erős hátszélről. Tájékoztatva a talajszélről is, a légijármű személyzete nem jelentette, hogy számára nem megfelelő a 13-as futópályairány. A nagy hátszél miatt azonban nem tudott elsőre leszállni. A megszakított megközelítési eljárás végrehajtása után a légijármű személyzete kérte a 31-es futópályairány használatát, amit számára a légiforgalmi irányítás engedélyezett, és másodsorra rendben leszállt.

Az eset kapcsán HungaroControl légiforgalmi irányító szolgálatával kapcsolatban azt jegyezném meg, hogy a rögzített rádiólevelezés visszahallgatása során a kivizsgáló munkáját jelentősen hátráltatta, hogy a napi szolgálati beosztásban nem szerepelt a TD megnyitásának ténye. Ezért sok időt igénybe vett az APP frekvenciájának hiábavaló visszahallgatása. Jelentősen megkönnyítené és lerövidítené a kivizsgálás idejét, ha az ACC DSV mindig a tényleges beosztásnak megfelelően töltené ki a Szolgálati beosztás formanyomtatványt.

**3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK**

	MELLÉKLET		TERJEDELEM
1.	Kivonatos rádió-levelezési jegyzőkönyv	van	7 oldal
2.	repülési terv adatok	van	1 oldal
3.	System Track táblázat	nincs	

Budapest, 2005. május 19.



Szalai László  
üzembentartói szakmai kivizsgáló