

## GYORSÉRTÉKELÉS

**Készítette:** a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

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

**Légijármű üzembentartó (hívójel):**

1. EZY 6095 (Easyjet Airlines Co. Ltd.) Egyesült Királyság

**Repülőesemény helye:** Magyar Köztársaság,

**Repülőesemény ideje:** 2005. április 29. 08<sup>50</sup> UTC

**Repülőesemény kategóriája:** 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, Nincs az ATM szolgáltatásra gyakorolt hatása;

**A HungaroControl hozzájárulása:** Nincs.

### 1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

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

Az EZY 6095-ös repülés 08:37 UTC-kor jelentkezett be az APP 129,7 MHz-es frekvenciájára. Az APP kérdésére, hogy mekkora a műszer szerinti sebessége, 260 csomó volt a válasz, miközben FL 110-ig süllyedt a légijármű légiforgalmi irányítói engedély alapján. 08:42 UTC-kor ismét rákérdezett a légiforgalmi a légijármű sebességére, amit az 200 csomóban határozott meg. Ezután a repülésnek engedélyezte a légiforgalmi irányítás a 3,000'-ra történő süllyedést az 1020-as Hpa QNH szerint. 08:47 UTC-kor az APP EC megadta az EZY 6095-ös repülésnek azt az információt, hogy 10 NM-re van a 31R futópálya küszöbétől, a 360<sup>0</sup>-os irányra fordította, és engedélyezte a látás utáni megközelítést. A légijármű személyzete erre jelentette, hogy látja a futópályát, 8 NM-re van a küszöbtől. Az APP EC ekkor átküldte a Torony 118,1 MHz-es frekvenciájára.

Az EZY 6095-ös repülés 18:47:50 UTC-kor, 7 NM-re a 31R futópálya küszöbétől jelentkezett be a TWR frekvenciájára, ekkor a 3,700 lábat keresztezte, süllyedőben. 08:48:54 UTC-kor az EZY 6095-ös repülés bejelentette, hogy túl magasan van, ezért szeretne a végső megközelítési egyenesen egy kört tenni, és így veszíteni a magasságából. Az ADC irányító ezt forgalmi okok miatt nem engedte, nem engedhette, ezért megszakított megközelítési eljárás végrehajtására utasította a légijárművet. Ekkor kb. 4 NM-re volt a légijármű a 31R futópálya küszöbétől, süllyedőben keresztezte a 2,400'-as magasságot. A légijármű személyzete nyugtázta az utasítást, és végrehajtotta

<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”.



azt. Az ADC irányító engedélyezte a 3,500 lábra történő emelkedést, majd az APP-vel történt koordináció után átküldte a 129,7 MHz-es frekvenciára.

A következő bevezetés után rendben leszállt 09:01:35 UTC-kor.

### 1.2. A HungaroControl személyzet adatai:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

### 1.3. Meteorológiai adatok:

A látás utáni megközelítéshez megfelelő időjárási körülmények voltak.

### 1.4. Navigációs berendezések működése:

Nem jelentettek rendellenes működést.

### 1.5. Összeköttetés:

Folyamatos kétoldalú kapcsolat a 129,7 MHz APP, valamint a 118,1 MHz-es TWR frekvenciákon.

### 1.6. A légi jármű adatai:

1.	<b>Hívójel:</b>	EZY 6095
	<b>Típus/Turbulencia-kategória:</b>	B737/M
	<b>Útvonal:</b>	EGGD - LHBP
	<b>Magasság, repülési szint:</b>	7 NM 31R küszöbtől 4,500', süllyedőben.
	<b>Helyzet:</b>	31R Final.
	<b>Irányultság:</b>	31R végső megközelítési egyenes.

### 1.7. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

## 2. KÖVETKEZTETÉSEK

A légi jármű betartotta a Budapest TMA-ban kiadott sebességkorlátozást, ezt az APP munkahelyen szolgálatot teljesítő légiforgalmi irányító többször ellenőrizte. A körülmények adottak voltak a sikeres megközelítés és leszállás végrehajtásához, a légiforgalmi irányító egységek légiforgalmi irányítói ehhez minden információt megadtak. A légi jármű személyzete jelentette, hogy ez a pozíció számára nem megfelelő a leszálláshoz (előzőleg jelentette, hogy látja a számára kijelölt leszállópályát). Tehát a légi jármű személyzete döntött úgy, hogy elsősorban ilyen kondíciókkal nem tud leszállni.

Az ADC irányító nem engedte, forgalmi okok miatt nem engedélyezhette, hogy a 31R futópálya végső egyenesén tegyen egy kört az EZY 9065-ös repülés, hiszen ez mindkét futópályára akadályozta volna az érkező forgalmak bevezetését. Az ADC irányító tehát helyesen járt el, mikor a megszakított megközelítés végrehajtására utasította a légi jármű személyzetét, amely az vonakodás nélkül végre is hajtott.

**3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK**

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

Budapest, 2005. május 27.



Szalai László  
üzembentartói szakmai kivizsgáló