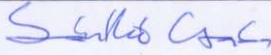


046-2004

000/04 számú ESEMÉNY VIZSGÁLATI LAP		MALEV Hungarian Airlines Repülésbiztonsági Osztály Tel: 296-7414, 296-7510 Fax: 294-9813
Esemény dátuma: 2004.03.17.	Esemény időpontja (LT): 09:50	Esemény helye: München-Budapest útvonal Esemény besorolása: egyéb rendellenesség
Értesítés vételének Dátuma: 2004.10.19.	Értesítés vételének Időpontja (LT): 07:00	Értesítő személye: OCC napi jelentés Egyebek:
Légijármű típusa: Légijármű lajstromjele:	Fokker 70 HA-LMD	A repülési feladat jellege: utasforgalmi Járatszám: MA-531 (MUC-BUD)
A légijárművön tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)		
Személyzet	Név	Sérülés jellege:
Légijármű parancsnoka	férfi	
Első tiszt	férfi	
Egyéb hajózó	férfi (gyakornok)	
Légiutas kísérők száma	3	
Szállított személyek (utasok) száma:	47	Szállított áru jellege:
Személyi sérülés történt:	nem	Veszélyes: nem
Esemény leírása: A MUC-BUD útvonal teljesítése közben a légiforgalmi irányítás figyelmeztette a járatot végrehajtó személyzetet, hogy a számukra engedélyezett és a tényleges repülési magasság között +427 feet eltérést tapasztalt. A személyzet a repülési magasságot korigálta és folytatta a járat teljesítését.		
Kivizsgálás: 2004. március 17-én a hajózó személyzet a MA-531-es menetrendszerinti járaton a MUC-BUD útvonalat teljesítette egy pilóta növendékkel a fedélzeten. A müncheni felszállás után a nagy forgalom miatt az indulási eljárásban szereplő FL70-es magasság helyett FL60 magasságra történő emelkedésre kapott engedélyt a személyzet, majd ennek elérése után egyből tovább emelkedtek utazómagasságig gyakori radar-vektorálás és frekvencia váltás közepette. A fedélzeten tartózkodó pilóta növendéknek ez volt a második útja a kiképzésben, így nehézséget okozott neki a rádiózás és a repülőgép rendszereinek kezelése. A járat parancsnoka a növendék felügyelete közben elmulasztotta átállítani a magasságmérőt QNH-ről STD-re. FL320-nál figyelmeztette az irányítás a személyzetet, hogy +427 feet eltérést tapasztalt az engedélyezett és a tényleges magasság között. Ekkor a járat parancsnoka azonnal korigálta a magasságmérőt az elmulasztott beállítást, és erről tájékoztatta az irányító szolgálatot. Repülésük során a környezetükben nem volt olyan repülőgép, amelynél a veszélyes megközelítés figyelmeztető jelzés működésbe léphetett volna (TCAS-TA, ill. TCAS-RA). A járat parancsnoka egyértelműen kizárta a műszaki meghibásodás lehetőségét, elismerve, hogy az engedélyezett magasságtól való eltérés emberi tényező közrejátszása miatt következett be.		
Következtetések: 1. Az SzB megállapítja, hogy a magasságtévesztés nem a repülőgép magasságmérőjének hibájából, hanem beállítási hibából adódott.		
Kockázati osztály: „ D „ / Biztonsági javaslatok: Az SzB javasolja, hogy a hajózó személyzetek a hasonló eseteket jelentsék FOQA jelentési lapon.		
Az eset vizsgálatát elvégezte:		Aláírás: 
Szánthó Csaba Repülésbiztonsági felügyelő		Dátum: 2005. február 10.

