

GYORSÉRTÉKELÉS

Készítette: a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

Az eseményt vizsgálta: Szalai László, HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló

Légi jármű üzembentartó (hívójel):

- | | | |
|------------|-------------------------|----------|
| 1. AUA 863 | Austrian Airlines (AUA) | Ausztria |
| 2. AMC 520 | Air Malta PLC. | Málta |

Repülőesemény helye: Magyar Köztársaság, LHBP FIR

Repülőesemény ideje: 2004. szeptember 06. 09⁴³ UTC

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

13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendeletének **50§.** (Fogalommeghatározások) **12.** pontja alapján **szakmai vizsgálatot** folytat a HungaroControl¹;

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

A HungaroControl hozzájárulása: **Nincs.**

1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

1.1. A repülés (esemény) lefolyása:

AZ AMC 520-as repülés 09³³ UTC-kor lépett be VEBAL pontnál LHBP FIR-be, rendeltetési repülőter: BFNR. Az AUA 863-as repülés Bécsből indulva, közel azonos időben repülte át a FIR határt ABETI pontnál, majd BABIT irányon folytatta a repülését. A légiforgalmi irányítás kezdeti emelkedési magasságra, FL 250-re engedélyezte az AUA 863 repülésnek az emelkedést. AZ AMC 520-as repülés TORNO irányon megkapta a süllyedési engedélyt a 260-as repülési szintre, melyet visszaismételt, és megkezdte a süllyedését. Az AUA 863-as repülés 09⁴¹ UTC-kor kérte a továbbemelkedést a repülési tervben kért magasságára. A légiforgalmi irányítás ezt nem engedélyezte, közölve vele, hogy van egy keresztező forgalma, és két percen belül visszahívja az AUA 863-at a nagyobb magasságért. A légi jármű személyzete ezt nyugtázta.

Az AMC 520-as repülés 09:42:13 UTC-kor bejelentette, hogy megszakította a süllyedést a fedélzeti ACAS-berendezésének kijelzőjén felvillanó színjelzés miatt. A légiforgalmi irányítás ekkor arra utasította őt, hogy amint az engedélyezve volt, álljon meg a süllyedésben a 260-as repülési szinten.

¹ „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”.

Az AUA 863-as repülés 09:42:26 UTC-kor jelentette be, hogy a fedélzeti ACAS-berendezésének jelzésére süllyedni kezd. A süllyedést azonban 24,700 lábnál megállította. A légiforgalmi irányítás 09:42:40 UTC-kor engedélyezte a repülésnek a továbbemelkedést a 290-es repülési szintre.

Az AMC 520-as repülés a légiforgalmi irányítás kérdésére elmondta, hogy a 260-as repülési szintig süllyedve az emelkedő légi jármű emelkedési mértéke miatt a TCAS berendezése megelőzőként adott utasítást.

1.2. A HungaroControl személyzet adatai:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.3. A légi jármű(vek) adatai:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.4. Meteorológiai adatok:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.5. Navigációs berendezések működése:

Nem jelentettek rendellenes működést.

1.6. Összeköttetés:

A légi járművek folyamatos kétoldalú rádiókapcsolatot tartottak a légiforgalmi irányítással a 133,2 MHz-es frekvencián.

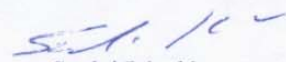
1.7. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló meghallgatta a rögzített hanganyagot, melyből kivonatos jegyzőkönyvet készített. Az Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló megnézte a rögzített radaradatokat. A radar műszaki szolgáltatótól beszereztük az eseményre vonatkozó radarinformációkat rajz formájában, és elemezte azt.

2. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK

	MELLÉKLET		TERJEDELEM
1.	Kivonatos rádió-levelezési jegyzőkönyv	van	3 oldal
2.	Radar-spot ábra	van	1 oldal
3.	Single track táblázat	nincs	

Budapest, 2005. január 13.



Szalai László
üzembentartói szakmai kivizsgáló