

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

1675 Budapest,
Ferihegy I., Pf. 62.

1675 Budapest
Postafiók 80

HungaroControl

Magyar
Légiforgalmi
Szolgálat



MÉSZÁROS LÁSZLÓ ÚR

igazgató részére

HC IGAZGATÓ

100/ **3426**/2004.

Tárgy: A MALÉV Rt., magyar légitársaság MAH130 sz. járatának és a Jet Alliance, osztrák légitársaság JAF602 sz. járatának 2004. 09.21-én bekövetkezett TCAS-RA eseménye.

Tisztelt Igazgató Úr!

A HungaroControl szakmai vizsgáló szervezete megvizsgálta a MALÉV Rt., magyar légitársaság MAH130 sz. járatának a jelzett napon bekövetkezett TCAS-RA eseményét. Meggyőződünk arról, hogy a légiforgalmi irányítás illetékes ACC egysége mind a két járatot a szabályok messzemenő figyelembevételével, a megfelelő kifejezésekkel irányította. A **BKS** VOR/DME felé tartó MAH130 sz. járat **FL190**-ig kapott **emelkedési engedélyt**, miközben a tőle mintegy 5 órai irányból közeledő, **SAG** VOR/DME irányában repülő, és a MAH130 sz. járat útvonalát keresztező JAF602 sz. járat **FL200**-ig kapott **süllyedési engedélyt**.

A MAH130 sz. járat parancsnok-pilótája által kitöltött, a HungaroControl RBO-hoz eljuttatott „Repülőgép-parancsnoki Jelentés” szerint a járat FL190-ig kapott emelkedési engedélyt, miközben a JAF602 sz. járat hátulról, mintegy 5 órai irányból közeledett feléje, süllyedőben FL200 repülési szintig.

Ez a légi jármű viszont igen jelentős függőleges sebességgel közeledett; például 11:10-kor szintje FL237 volt, 11:11-kor viszont már FL204, tehát ekkor percenként majdnem **3000 láb** értékkel süllyedt. (lásd az alanti táblázatot is).

Megállapításunk szerint a JAF602 különlegesen nagy süllyedési sebessége válhatta ki a MAH130 sz. járat berendezésének „TCAS-RA – MAINTAIN ALTITUDE” válaszát. E megállapításunkat a MAH130 sz. járat parancsnok-pilótájának feljegyzése is alátámasztja (Melléklet).

A két légi jármű adatai a következők szerint alakultak:

Idő	MAH130 repülési szintje	JAF602 repülési szintje	Egymástól mért távolság	Szintbeli különbség
11:06	FL138 ↑	FL330 ↓	X NM	láb
11:08	FL141 ↑	FL291 ↓	X NM	láb
11:09	FL147 ↑	FL273 ↓	X NM	láb
11:10	FL163 ↑	FL237 ↓		
11:11	FL177 ↑	FL204 ↓	1 NM	2800 láb
11:11:30	FL179 ↑	FL200 tartja	0.5 NM	2100 láb
11:12	FL184 ↑	FL200 tartja		1600 láb

A fenti táblázzal, a mellékelt spot-rajzokkal és a MAH130 parancsnok-pilótájának jelentésével bizonyítható, hogy a két légi jármű nem közelítette meg egymást veszélyes mértékben, és sem a vízszintes, sem a függőleges elkülönítés nem csökkent a megengedett érték alá.

A MAH130 sz. járat TCAS berendezés előírás szerűen működött, mivel e légi jármű felé **jobbrol és hátulról közeledő**, majd útvonalát **keresztelő**, de repülési szintjét meg nem sértő, JAF601 sz. járat észlelésekor aktivizálódott.

Kérem értesítésünk szives tudomásulvételét.

Budapest, 2004. november „28” „

Üdvözzel:


Mudra István
igazgató

HungaroControl
Magyar Légiforgalmi Szolgálat
igazgató
1675 Budapest, Pf. 80

Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezet

Érkezett: 2004. DEC. 06.

Ügyiratszám: 2004/4/2971 ALK 2974/2004

Ügyintéző: Burda/51000
2004-262

Mellékletek:

1. Spot-rajz, megjegyzésekkel (7 old.)
2. A MAH130 sz. járat parancsnok-pilótájának jelentése