



Iktatószám: 2002/4/238/02/3084 2002

Helyben

Tárgy: 2002/140 sorszám alatt bejelentett VIOLATION REPORT szakmai vizsgálatának lezárása

2002. szeptember. 01-én a HC által bejelentett VIOLATION REPORT-ot, amely szerint a 2002. szeptember. 01-én a DLH5338-as számú járat teljesítése során a repülőgép személyzete AIRMISS-t jelentett be az APP 129,700 MHz frekvencián, a PoLéBiSz a HC bevonásával szakmailag megvizsgálta, és ennek eredményeként a PoLéBiSz megállapítja:

**A szóban forgó repülés során repülőesemény nem történt.
A DLH5338-as járat személyzetétől, illetve a járatától AIRMISS REPORT nem érkezett sem a PoLéBiSz-hez, sem a HC-hoz és sem a PLH-hoz.**

A fenti megállapítást az alábbiak tették lehetővé:

A DLH5338 járat a BUD APP engedélye alapján süllyedőben volt 5000 lábra amikor a 129.700 MHz frekvencián rákérdezett az irányításra hogy látják-e a radaron azt amit ők észleltek, miszerint éppen akkor elhaladtak egy alattuk 1000 lábbal lejjebb repülő vitorlázó-repülőgép fölött.

Az irányítás nem tudott a szóban forgó vitorlázó-repülőgép tartózkodásáról, mert semmilyen információval ez ügyben nem rendelkezett.

Az irányítás tájékoztatta a DLH személyzetét, hogy abban a térségben, ahol ők jelezték (8000 lábon) egy vitorlázó légtér van, amelynek magassága 6000 láb.

Semmilyen adat, vagy információ nem utal arra, hogy a szóban forgó két légi jármű között a függőleges távolság ne lett volna legalább 1000 láb.

Az LH-G3 vitorlázó légtér felső határa 7000 láb AMSL szerint, és a DLH előlött minimum 1000 lábbal haladt, ezt követően kezdett süllyedni 8000 lábról folyamatosan. Itt a nem ellenőrzött légtér felső határa 3500 láb. Ebből arra lehet következtetni, hogy a szóban forgó vitorlázó-repülőgép elhagyta a számára szabadon használható ún. nem ellenőrzött légtér, és szabálytalanul, engedély nélkül beropült a TMA légtérbe.

A vizsgálat eredményeként az alábbi Biztonsági Ajánlás fogalmazódott meg:

A PLH és a HC vizsgálja felül a BUDAPEST TMA alatti nem ellenőrzött légtér használatának feltételeit, és felső határait az alábbi megfontolások miatt:

A jelenlegi szabályok szerint a nem ellenőrzött légtérben közlekedő légi járművek és az ellenőrzött légtér használó légi járművek között az engedélyezett minimális függőleges távolság 500 láb, aminél a gyakorlatban ennél kevesebb is előfordulhat, mert;



- 2002
1. a légi járművek magasságmérő rendszerének eleve van megengedett pontatlansága, ami éppen olyan értelmű is lehetséges, ami ténylegesen kisebb távolságot eredményez. (ez a kisebbik kockázati elem)
 2. a pilóták helytelenül állítják be a magasság mérőjüket. Ez többnyire a vitorlázó légi járművek (vitorlázó-repülőgépek függő-vitorlázók, siklóernyősök) esetében fordulhat elő gyakrabban.
kvázi köztudott, hogy a vitorlázó légi járművek túlnyomóan a QNH helyett QFE szerinti magasságmérő beállítással repülnek régi értelemben vett helyi repüléseknél, és ha így sodródnak ki a számukra engedélyezett légtérből, akkor az ellenőrzött légi járművekhez veszélyesen közel kerülhetnek.

A kisodródásnak szélsőséges esete, ha a vitorlázó pilóta gondatlanságból, vagy szándékosan hagyja el a számára engedélyezett légteret. Az utóbbi időben erre is akadt sok példa, és ezeket a szabálysértő pilótákat eddig nem sikerült beazonosítani, mert a légi forgalmi szolgálatoknak nem volt semmilyen információjuk ezekről a légi járművekről.

A fentiek miatt – a légiközlekedés biztonsága miatt – a TMA alatti légtérbe berepülő légi járműveket valamilyen módon a légi forgalmi szolgálatok számára észlelhetővé, illetve beazonosíthatóvá kellene tenni pl. belépéskor vagy felszálláskor (TMA alatti területről) a FIC-hez történő bejelentkezéssel és kijelentkezéssel, ha elhagyta ezen légteret, vagy leszállt stb.

A biztonságos függőleges elkülönítés érdekében, a 16/2000 (XI. 22.) KöViM rendelet II. rész 3. Függőleges elkülönítési minimum 3.1. pontban előírtaknak megfelelően a légi forgalmi irányítás gondoskodik, hogy az IFR és a VFR szerint egymással szembe keresztező irányba repülő légi járművek között is a függőleges elkülönítés minimálisan 1000 láb legyen, ha a vízszintes elkülönítés egyidejűleg nem biztosítható.

A fenti pontnak nem felel meg a 14/2000 (XI. 14.) KöViM rendelet C Függelékében megadott Utazómagasságok Táblázata a 9000 láb alatti magasságok tekintetében.

Budapest, 2002. december 10.

Sárosi Sándor
légiközlekedési eseményvizsgáló,
repülésbiztonsági elemző

Mészáros László
igazgató