

Iktatószám: 2002/4/294/02/2002
3071

Helyben

Tárgy: 2002/182 sorszám alatt bejelentett TA jelzés szakmai vizsgálatának lezárása

2002. 10. 29-én a Malév RT. által bejelentett TA illetve később RA jelzést, amely a 2002. 10. 18-án a MAH615 számú járat teljesítése során lépett fel a HA-LMB lj. repülőgép fedélzetén, a PoLéBiSz a HC bevonásával szakmailag megvizsgálta, és ennek eredményeként a PoLéBiSz megállapítja:

A szóban forgó TA, illetve RA jelzés ellenére repülőesemény nem történt.

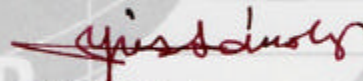
A vizsgálat során feltárt, majdnem repülőeseményt eredményező, szabálytalan tevékenység további vizsgálata a PoLéBiSz hatáskörét meghaladja.

A fenti megállapítást az alábbiak tették lehetővé:

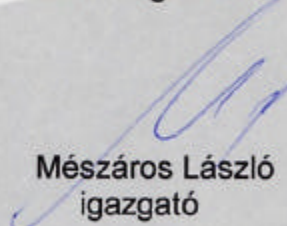
A MAH615 járat a BUD APP engedélye alapján süllyedőben volt FL 130-ra amikor a 129.700 MHz frekvencián, és vizuálisan észlelte a vele szembe jövő emelkedésben lévő DLH3445 járatot teljesítő repülőgépet. A DLH3445 járatnak FL 120-ra volt engedélye, azonban az emelkedés mértékéből a MAH615 személyzete valószínűsítette, hogy a DLH3445 tovább fog emelkedni a számára engedélyezett magasság fölé. Ezért a MAH615 járat személyzete elővigyázatosságból a süllyedését megállította FL 132-ön. A MAH615 személyzetének gyanúja beigazolódott, vagyis a DLH3445 túlemelkedett, és folyamatosan emelkedett tovább. A BUD APP figyelmeztette a DLH3445 személyzetét, hogy elhagyta a számára kiadott magassági engedélyt. Ekkor már a DLH3445-ös FL 127-en volt, a MAH615 pedig folytatta a süllyedését, és FL 130-on volt. A két légi jármű között a távolság 4.43 NM egymástól szét tartó és távolodó irányon.

Amíg a két légi jármű egymással szembe és keresztező irányba haladt köztük folyamatosan meg volt a függőleges minimális 1000 feet elkülönítés.

Budapest, 2002. december 06.



Sipoš Sándor
légiközlekedési eseményvizsgáló,
repülésbiztonsági elemző



Mészáros László
igazgató