

GYORSÉRTÉKELÉS

Készítette: a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

Az eseményt vizsgálta: Szalai László, HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló

Légijármű üzembentartó (hívójel):

1. IRA 721 Iran International Airlines Corp., (Iran Air)
2. THY 1436 Turk Hava Yollari, (Turkish Airlines)

Repülésemény helye: Magyar Köztársaság.

Repülésemény ideje: 2004. május 19. 08 óra 24 perc UTC

Repülésemény kategóriája: 16/2000 (XI. 22.) KőVfM rendelet 3. mellékletének 174.

pontja, A légijárművek közelsége osztályozásának 3. pontja szerint **nincs összeütközési veszély**, vagyis összeütközési veszély nem állt fenn;

a 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet ilyen eseményt nem említ;

az **ESARR 2** szerinti súlyosság osztálya;

E, nincs

repülésbiztonsági jelentősége;

A HungaroControl hozzájárulása: nincs.

1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

1.1. A repülés (esemény) lefolyása:

A THY 1436-os járata 08¹² UTC-kor létesített rádiókapcsolatot a DU szektor légiforgalmi irányítójával a 130,575 MHz-es frekvencián. A Budapest Ferihegyről felszálló légijármű ekkor XEGLI pontot repülte át emelkedőben a 150-es repülési szintre. A szektor légiforgalmi irányítója továbbbenedi a Körzeti Egyezményben előírt FL 290-ig, majd direkt NEKUL irányt ad a járatnak. 08²⁰ UTC-kor közeledvén a 290-es repülési szint eléréséhez a THY 1436-os járat személyzete engedélyt kér a 330-as repülési szint elérésére. A forgalom a 310-es repülési szint elérését teszi lehetővé, mivel DEGET pontra közeledik az IRA 721-es járata FL 320-on. Ezt, a 310-es repülési szintet Bucharest North szektorral történt koordináció után engedélyezte is a légiforgalmi irányítás a THY 1436-os repülésnek, melyet másodszorra a járat személyzete helyesen vissza is ismétel és megkezdte az emelkedést az engedélyezett repülési szintre. 08:23:47 UTC-kor az IRA 721-es repülés személyzete jelzi, hogy „TCAS warning” riasztást kapott az ACAS-berendezéstől, és információt kért a légiforgalmi irányítástól az esetlegesen rá konfliktust jelentő légijármű helyzetéről. A DU szektor légiforgalmi irányítója tájékoztatta az IRA 721-es járat személyzetét a szintet tartó (FL 310) török légijárműről, amely 08²⁴ UTC-kor 1,98 NM oldaltávolságra volt az adott pillanatban az IRA 721-es járatától. A THY 1436-os repülés nem emelkedett túl a 310-es repülési szinten és ezt tartva lépett ki LHBP FIR-ből.

1.2. A légiforgalmi irányítók tevékenységének és alkalmasságának elemzése

A DU szektor légiforgalmi irányítói közepesen erős forgalom mellett a munkatechnológiai előírásoknak megfelelően és a Bucharest ACC - Budapest ACC Körzeti Egyezményben rögzítettek szerint végezték munkájukat.

2. KÖVETKEZTETÉSEK

A THY 1436-os repülés miután megkapta az engedélyt a 310-es repülési szint elérésére, 1 perc, 20 másodperc alatt érte el a 290-es repülési szintről. Ez átlagosan 1440 láb/perces függőleges sebességet jelent. Az IRA 721-as járatának ACAS berendezése ezt a függőleges emelkedési mértéket túl nagyknak ítélte ezért TA-jelzést adott. Ennek elkerülése érdekében a légitársaságok üzemeltetési utasításban adják ki emelkedés közben a függőleges sebesség mértékének „ellaposítását”, melynek betartása a légi járművek személyzeteinek a felelőssége.

3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK

	MELLÉKLET		TERJEDELEM
1.	Kivonatos rádió-levelezési jegyzőkönyv	van	2 oldal
2.	Radar system track ábra	van	4 oldal
3.	Single track ábra	van	1 oldal

A HungaroControl a gyorsértékelés aláírásával az üzemeltetői szakmai vizsgálatot a maga részéről lezártnak tekinti.

Budapest, 2004. június 01.



Szalai László
üzemeltetői szakmai vizsgáló