

GYORSÉRTÉKELÉS

Készítette: a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

Az eseményt vizsgálta: Szalai László, HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló

Légijármű üzembentartó (hívójel):

1. LAJ 6618 (British Mediterranean Airways Ltd. Egyesült királyság)
2. MAS 23 (Malaysian Airlines System Malajzia)

Repülésemény helye: Magyar Köztársaság, Szlovák köztársaság.

Repülésemény ideje: 2005. március 10. 11⁵⁴ UTC

Repülésemény 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§.** (Fogalom meghatározások) **12. pontja** alapján **szakmai vizsgálatot** folytat a HungaroControl¹;

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

A HungaroControl hozzájárulása: Nincs.

1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

1.1. A repülés (esemény) lefolyása:

A LAJ 6618-as repülés BUDOP pontnál lépett be FL 360-on. A légiforgalmi irányítás a radarazonosítás után engedélyezte a direkt PATAK pontra történő repülést, amit az végre is hajtott.

A MAS 23-as repülés Bécs-Schwechat repülőtérrel szállt fel. A szlovák légiforgalmi irányításhoz bejelentkezve folyamatos emelkedésre kapott engedélyt a 350-es repülési szintre². A repülés PATAK pont közelében érte el a 350-es repülési szintet, azt elérve tartotta, **nem emelkedett túl**. Ekkor még szlovák légtérben tartózkodott a repülés.

A LAJ 6618-as repülés ACAS-berendezése PATAK ponthoz közeledve FL 360-on érzékelte az emelkedő légijárművet és „Traffic Advisory”-jelzést adott a személyzetnek, melyről az értesítette a magyar légiforgalmi irányítást. Az **1000 láb függőleges elkülönítés nem sérült**, mindkét légijármű folytatta repülését.

1.2. A HungaroControl személyzet adatai:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

¹ „a légiközlekedési balesetek és repülésemények 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”.

² A rögzített és visszánézet radarkép információ alapján.

1.3. Meteorológiai adatok:

A HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló nem vizsgálta.

1.4. Navigációs berendezések működése:

Nem jelentettek rendellenes működést.

1.5. Összeköttetés:

A LAJ 6618-as repülés kétoldalú rádiókapcsolatot tartott fenn a 130,575 MHz-es frekvencián. A MAS 23-as repülés kétoldalú rádiókapcsolatot tartott fenn a pozsonyi légiforgalmi irányítással.

1.6. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

A kivizsgálás során az Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló visszanezte és elemezte a rögzített radarképet. Elemezte a radar műszaki szolgálat által rendelkezésünkre bocsátott „system track” táblázatot.

2. KÖVETKEZTETÉSEK

A HungaroControl, mivel az esetnek nincs repülésbiztonsági jelentősége és nem „nem megfelelő” légiforgalmi irányító tevékenység miatt következett be a TCAS-jelzés, ezért nem von le következtetéseket.

Az Eurocat 2000 integrált légiforgalmi irányítói rendszer által rögzített radaradatok alapján készült „system track” táblázat elemzése kimutatta, hogy az emelkedő MAS 23-as repülés 33,800 és 34,400 láb között 1,200 láb/perces átlagos emelkedési mértékkel emelkedett. 34,400 és 34,800 láb között, melyet a radaradatok alapján 10 másodperc alatt tett meg, 2,400 átlagos emelkedési mértéknek felel meg. A fennmaradó 200'-at szintén 1,200 láb/perces átlagos emelkedési mértékkel tette meg, elérve a 350-es repülési szintet tartotta azt, nem emelkedett túl.

Valószínűsíthető, hogy az 1,200 láb/perces, illetve a rövid ideig tartó 2,400 láb/perces átlagos emelkedési mértéket a LAJ 6618-as repülés ACAS berendezése úgy ítélte meg, hogy az veszélyt jelenthet a repülésre, ezért az „Traffic Advisory” riasztást adott.

3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK

MELLÉKLET		TERJEDELEM
1. Kivonatos rádió-levelezési jegyzőkönyv	nincs	
2. repülési terv adatok	van	1 oldal
3. System Track táblázat	van	2 oldal

Budapest, 2005. április 25.



Szalai László
üzembentartói szakmai kivizsgáló