



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző: Storczér László
Iktatószám: RFO/ 66 / 1 /2008

HungaroControl Zrt.

Dr. Kiss László úr
Vezérigazgató

H-1675 Budapest
Pf 80

Tárgy: A **2006-373-4** számú légi közlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Jelentős repülőesemény, ESSAR 2 szerint: CAT C
helye, időpontja:	LHBP FIR CL szektor, 2006. október 9.
Légijármű üzemeltetője:	Easyjet Airlines Co. Ltd. és Emirates
lajstromjele:	G-EZYR; A6-EKR
típusa:	B737-300; A330-200
Üzemeltető nyilvántartási száma:	Nem ismert
HC gyorsértékelés beérkezési ideje:	2006. december 16.

Az eset leírása:

Az EZY 8010 sz. járat a benyújtott repülési terv szerint „Air test” repülést hajtott végre, TPS és LONLA pontok között, a „Teszt program” szerinti, különböző magasságokon és kondíciókkal. A légiforgalmi irányítás folyamatosan biztosította a légitestet a tesztrepüléshez az esemény időpontjáig, amely 50 perccel a felszállás után következett be. Az EZY 8010-es járat 13:46:06 UTC-kor engedélyt kért a FL 350-re való emelkedéshez, melyet a légiforgalmi irányítás engedélyezett. A légijármű TPS irányon repült (SAG és TPS között kb. félúton), és a CL szektor végrehajtó irányítója (EC), a fordulók előtt mindig meghatározta a végrehajtandó fordulók irányát, 13:48:14 UTC-kor az EC közölte az EZY 8010 személyzetével, hogy TPS után bal fordulóval repüljön SAG navigációs adóra. A személyzet helyesen ismételte vissza az engedélyt.

Az UAE 128 átrepülő járat LOWW repülőteréről indult és a célállomás OMDB volt. A járat 13:51:02 UTC-kor jelentkezett be a magyar légiforgalmi irányításnak, ekkor volt ALAMU környékén és keresztezte a 279-es szintet emelkedve FL 330-ra. A CL szektor végrehajtó irányítója (CE) radarazonosítás után megkérdezte a járat kért utazómagasságát, ami FL 390 volt. A forgalmi helyzet függvényében az EC először FL 340-ig majd 13:55:26 UTC-kor FL 390-ig engedélyezte a továbbemelkedést az UAE 128-as járatnak.

Amikor a CL szektor végrehajtó irányítója észre vette (a radar STCA jelzést adott), hogy az EZY 8010-es járat az engedélytől eltérően nem balra, hanem jobbra hajtotta végre a fordulót, az UAE128-as járatot a függőleges sebességének növelésére, majd az EZY 8010-es járatát bal fordulóra („EZY 8010, fly heading 330, please”) utasította, melyet mindkét légijármű személyzete nyugtázott. Az UAE 128-as járat folytatta útját az EZY 8010-es, pedig a tesztrepülést. A repülőszemélyzetek részéről nem történt jelentés, a légiforgalmi irányító jelentette az eseményt.

Tett intézkedések:

A KBSZ levélben bekérte a HC-től az eseményről készült gyorsértékelését. Mivel az EasyJet járat parancsnoka, a tesztrepülés befejezése után közvetlenül, visszautazott Angliába, a KBSZ felvette a kapcsolatot az EasyJet légitársaság B737 Biztonsági Kapitányával, hogy megkapja a tesztrepülést végző parancsnok jelentését az eseményről. A Parancsnoki Jelentés részletes volt, sőt volt egy melléklete is egy videofelvételből kivágott kép melyet az esemény időpontjában vett fel a tesztrepülést végző személyzet. A KBSZ vizsgáló bizottsága a HC szakmai kivizsgálójával közösen visszanezte az eltárolt radarképet, fényképfelvételt készített azokról (LAN-radar). Visszahallgatta és elemezte az irányító egység frekvenciáján rögzített hanganyagokat, abból kivonatos jegyzőkönyvet készített. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a következők állapíthatók meg.

A rádiólevelezést visszahallgatva egyértelműen megállapítható, hogy a stabilan FL350-es magasságon repülő EZY 8010 járat személyzete TPS elérésekor nem az irányító által megadott bal fordulót hajtotta végre, hogy visszaforduljon SAG irányadóra, hanem jobb fordulóba kezdett és ezzel létrejött egy forgalmi konfliktus az emelkedőben lévő UAE 128-as átrepülő járattal. Amikor az EC kiadta az UAE 128-as járat számára az engedélyt a FL340-es magasságról való továbbemelkedésre FL390-re, akkor az EZY 8010-es járat még TPS előtt volt, tehát az irányító nem tudhatta, hogy TPS után az utasításával ellentétes fordulót fog végrehajtani. A parancsnoki jelentés szerint végig tiszta időjárási kondíciókkal vizuális kontaktusban voltak az UAE 128-as járattal. A rádiólevelezés alapján ezt az EC nem tudta! Az EZY 8010 fedélzeti TCAS rendszerének TRAFFIC TRAFFIC jelzésére (amely az egész esemény alatt egyetlen jelzést adott), a fotón jól látható módon, tovább bedöntötte a gépet jobbra, amikor a végrehajtó irányító utasította az EZY 8010-es járatot egy balra 330°-os fordulót végrehajtására. A parancsnok, bár nem értette miért, hiszen ez a manőver közelebb vitte a másik géphez, azonnal végrehajtotta. Eleinte a kezdeti 7 NM vízszintes elkülönítés valóban lecsökkent 4 NM-ra (függőlegesen 600 ft) de a függőleges elkülönítés folyamatosan nőtt az UAE 128 emelkedése miatt, és 13:57:30-ra elérte az 1000 ft-et. Evvel a konfliktus megoldódott.

Egy műszaki tesztrepülés mindig plusz munkaterhelést jelent mind az irányítóra, mind a repülőgép vezetőre nézve. Jelen esetben, a CL szektorban 14 gép mozgását felügyelte az EC és a konfliktus kialakulása után néhány másodperc alatt kellett a döntését meghozni. Az előírások szerint tesztrepülés alatt is kötelező a személyzet számára a Fedélzeti Naplón rögzíteni a repülés során az irányítástól kapott utasításokat, épen a hasonló esetek elkerülésére.

Az eset a KBSZ részéről további szakmai vizsgálatot, illetve intézkedést nem igényel, ezért az ügyet lezártnak tekintjük.

Megjegyzés: nincs.

Biztonsági ajánlás:

A vonatkozó szabályok betartásával az ilyen esetek elkerülhetők, ezért biztonsági ajánlás kiadása nem szükséges.

Budapest, 2008. január 11.

Mészáros László
főigazgató