



KBSZ

Helyben

Tárgy: A **2007-046-4P** számú légi közlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Eset kategóriája:	Súlyos repülőesemény
helye, időpontja:	Budapest FIR, 2007. február 12. 15:50 UTC
Légijármű üzemeltetője:	Czech Airlines / Emirates
hívójele:	CSA423 / UAE 2
típusa:	Boeing B737-400 / Boeing B777-300

Az eset leírása:

A CSA423-as járat az engedélyezett 340-es repülési szintre süllyedt, miközben a keresztező irányban repülő UAE2 járat a 330-as repülési szintet tartotta. A CSA423-as járat keresztezve a 340-es repülési szintet tovább süllyedt az engedélyezettnél. Ekkor mind a két légi jármű fedélzetén TCAS RA jelzés jelent meg, melyet a járatok végrehajtottak. A két légi jármű között a magasság különbség 1 NM távolságban 600 láb volt.

Tett intézkedések:

A Vb meghallgatta az eseményre vonatkozó rádiólevelezést, visszánézte a rögzített LAN radarképet, valamint bekérte a légiforgalmi szolgáltató és a repülőgép üzemeltető vizsgálati zárójelentését.

Az eseménnyel kapcsolatban a légiforgalmi szolgáltató megküldte az értékelését, a repülőgép üzemeltető válasza nem érkezett. A Vb a cseh kivizsgáló szervén keresztül próbált kapcsolatot teremteni a repülőgép üzemeltetővel további információk beszerzése és az alkalmazott függőleges sebességszabályozással kapcsolatos eljárások tekintetében, melyre válasz nem érkezett.

A Vb a rendelkezésre álló adatok alapján az esemény okainak a következőket jelölte meg.

- CSA423 járat nagy függőleges sebességgel hajtotta végre a süllyedést, amit a térségben uralkodó turbulencia rövid időre valószínűleg még tovább növelt.
- CSA423 járat személyzete olyan ütemben hajtotta végre a TCAS RA jelzés esetére vonatkozó feladatokat, hogy a gyorsan süllyedő repülőgép túlsüllyedt a számára engedélyezett FL340-en.

A légiforgalmi irányítás a szabályok betartásával járt el. A Vb véleménye szerint az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatonövelő tényező volt, hogy a légi járművek egy légiforgalmi irányító kezelésében, de két különböző rádió frekvencián (133,200 MHz és 135,205 MHz) forgalmaztak és a két járat nem hallotta egymást, mivel a két frekvencia nem jól volt összevonva.

Biztonsági ajánlás:

Az eset kapcsán hozott üzembentartói biztonsági ajánláson túl a KBSZ részéről további biztonsági ajánlás nem szükséges.

BAÜ2007-046-4P-1: A kivizsgáló javasolja, hogy az állomány részére tegyék egyértelművé a frekvenciaösszevonás helyes módszerét, elméleti és gyakorlati képzéssel, valamint munkahelyi segédlettel.

Budapest, 2011. január 28.

Badovszky György
főigazgató-helyettes