



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET
TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

Ügyintéző: Németh Zoltán
Iktatószám: RFO/7/10/2011

HungaroControl Zrt.
Magyar Légiforgalmi Szolgálat

Szepessy Kornél úr
vezérigazgató

Budapest

Pf. 80
1675

Tárgy: A 2011-003-4P számú légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés lezárása.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A tárgyban szereplő légiközlekedési tevékenységgel kapcsolatos bejelentés vizsgálatát lezártam.

Eset kategóriája:	Repülőesemény
helye, időpontja:	GIGOR pont közelében, 2011. január 03. 14:52 UTC
Légijármű üzemeltetője:	Austrian Airlines / Austrian Airlines
hívójele:	AUA650V / AUA802G
típusa:	Bombardier DHC-8-402 / Airbus A 319

Az eset leírása:

Az AUA650V járat 14:41:41 UTC-kor jelentkezett a BL szektornál BALUX pont előtt FL240-en, 230 csomó sebességgel, később TORNO pont előtt PESAT irányába kapott engedélyt.

Az AUA802G járat 14:45:06-kor jelentkezett BALUX pont előtt, FL320-on, majd TORNO ponton keresztül GIGOR felé haladt. TORNO pont közeléig a két járat azonos útvonalon egymás után haladt, majd az AUA650V 14:47:55 UTC-kor balra eltért PESAT irányába, a továbbiakban a gyorsabb AUA802G jobbról előzte meg őt.

Az AUA802G járat előbb FL260-ra, majd 14:51:32 UTC-kor 270 csomós sebességgel – az erre érvényes szabályoknak megfelelően - FL140-re kapott süllyedési engedélyt. Amikor az irányító az AUA802G számára engedélyezett magasság ún. CFL mezőjébe 14:51:40 UTC-kor beírta a 140-es repülési szintet, a MATIAS rendszer rövidtávú konfliktusfigyelmeztető ún. STCA funkciója 14 másodpercen keresztül riasztott, majd a jelzés a monitoron megszűnt, annak ellenére, hogy a légijármű továbbra is süllyedt.

Az AUA650V a FL240-et tartotta, 14:53:02 UTC-kor kapott süllyedési engedélyt FL140-re. Az irányító az AUA802G részére kiadott süllyedési engedélyt 14:53:46 UTC-kor FL160-ra módosította, majd 1 perc 18 másodperccel később ismét újabb engedélyt adott ki számára FL120-ra azzal, hogy az FL160-at mielőbb keresztezze.

Az AUA650V és AUA802G járatok GIGOR pont közelében, azonos magasságon, széttartó irányon 4,4 tengeri mérföld távolságra repültek egymástól, összeütközési veszély nem alakult ki.

A radar képernyő beállítása a munkatechnológiai utasítástól (általában 90-100, de legfeljebb 120 tengeri mérföld) nagyobb – 125 tengeri mérföld – volt.

Tett intézkedések:

A KBSZ az esemény vizsgálatát saját hatáskörben végezte. A Vb tanulmányozta az esemény üzemeltetői vizsgálatáról készült jelentést, visszanezta, illetve visszahallgatta a rögzített rádió, telefon és radar adatokat, tanulmányozta az esetre vonatkozó szabályokat és munkatechnológiai utasításokat, bekérte az üzemeltető STCA működésre vonatkozó tájékoztatóját és meghallgatta az eseményben érintett irányítókat.

A Vb megállapította, hogy az AUA802G járatnak FL260-on kiadott és megtartott FL140-re szóló engedély oka a következő három körülmény egyidejű megjelenése volt:

- az irányító munkahelyen együtt dolgozó tervező és végrehajtó irányítók között kialakult kommunikációs félreértés a sülyesztés lehetséges szintjére vonatkozóan,
- az STCA jelzés rövid időn belüli megszűnése azt a látszatot keltve, hogy a konfliktus valóban megszűnt,
- a nagy, nem szokványos lépték beállítás, mellyel a repülőgépek valós távolsága mérés nélkül, szemmértékre hagyatkozva nem volt a rutin szerint könnyen megállapítható.

Az üzemeltető tájékoztatása szerint az STCA riasztásnak akkor is meg kell jelennie, ha a repülőgépek konfliktusban vannak, de haladási profiljukat tekintve a konfliktus megszűnőben van. Ebből következően a STCA jelzés hiánya ebben az esetben hibás működést jelent.

A vizsgálat szerint nem egyedi eset az, hogy az irányítók az biztonsági hálóba tartozó STCA jelzésére alapozzák a beavatkozást egy konfliktus vonatkozásában annak ellenére, hogy erre a MATIAS rendszer külön ún. SEP-TOOL funkcióval is rendelkezik.

Ennek lehetséges oka, hogy a MATIAS egyre gyakoribb lelassulása miatt a bizonytalan rendszer működtetése - helyzettől és személytől függően - túl sok figyelmet igényel a kezelők részéről különösen, ha kiegészítő funkciókat is használni kívánnak. Ezért egyszerűbb - és kényelmesebb is - számukra az STCA jelzésre hagyatkozni, ami automatikusan működik és az esetek jelentős százalékában bőven elegendő időt ad a hatékony cselekvésre az esemény valódi kialakulása előtt.

A Vb azt is megállapította, hogy az irányító állományon belül az STCA funkció működésének értelmezése nem egységes. Vannak irányítók, akik úgy vélik, az STCA a légi járművek aktuális helyzetétől függetlenül csak akkor jelez, ha az érintett légi járművek konfliktust jelentő profilon haladnak, mások úgy gondolják, hogy az STCA akkor is jelez, ha a légi járművek aktuálisan konfliktusban vannak, függetlenül attól, hogy profiljaik széttartóak-e, vagy sem.

Biztonsági ajánlás:

BA2011-003-4P-1: Az STCA funkció az esemény során hibásan működött.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy a gyártóval együttműködve vizsgálja ki és szüntesse meg az STCA funkció hibás működésének okát.

A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az STCA funkció a továbbiakban rendeltetés szerint fog működni.

BA2011-003-4P-2: Az STCA funkció működésének értelmezése az irányító állománon belül nem egszses.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy az irányító állománnyal a soron következő ismeret felújítási ciklusban ismertesse az STCA működését.

A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az irányítók egységesen értelmezik az STCA működését.

BA2011-003-4P-3: A konfliktusok kutatására és a beavatkozás tervezésére az irányítók az e célra tervezett SEP-TOOL funkció helyett az STCA biztonsági funkciót is gyakran használják, mert a MATIAS rendszer lassulása esetén ez egyszerűbb és kényelmesebb módszer.

A Vb javasolja a HungaroControl részére, hogy vizsgálja meg a MATIAS rendszer lelassulásának okait és intézkedjen ezek megszüntetésére, illetve hívja fel az irányítók figyelmét az STCA funkció helytelen használatának veszélyeire.

A Vb az intézkedéstől azt várja, hogy az irányítók munkáját a MATIAS lassulása nem fogja befolyásolni, illetve az egyes kiegészítő funkciókat azok tervezett feladata szerint fogják használni.

Budapest, 2011. május "26"

Tisztelettel



dr. Becske Loránd
főigazgató

