

## GYORSÉRTÉKELÉS

**Készítette:** a HungaroControl Repülésbiztonsági osztálya

**Az eseményt vizsgálta:** Szalai László, HungaroControl Üzembentartói Szakmai Kivizsgáló

**Légijármű üzembentartó (hívójel):**

1. SIA 333 (SINGAPORE AIRLINES Limited; Szingapúr)
2. MSR 821 (EGYPT AIR, Egyiptom)

**Repülőesemény helye:** Magyar Köztársaság.

**Repülőesemény ideje:** 2004. június 18. 12 óra 18 perc UTC.

**Repülőesemény kategóriája:** 16/2000 (XI. 22.) KöVfM rendelet 2. számú melléklet I.

részének 14.3. pontja alapján **nincs összeütközési veszély** (összeütközési veszély nem állt fent);

**a 13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM** együttes rendeletének **50§.** (Fogalom meghatározások) **12.** pontja alapján **Szakmai vizsgálat** történt;

az **ESARR 2** szerinti súlyosság osztálya: **E,** **nincs repülésbiztonsági jelentősége;**

**A HungaroControl hozzájárulása: nincs.**

### 1. ÖSSZEFOGLALÓ ÁTTEKINTÉS

#### 1.1. **A repülés (esemény) lefolyása:**

A SIA 333 repülés 12:10:34 UTC-kor jelentkezett be a DU szektor 130,575 MHz-es, frekvenciáján. A 310-es repülési szintet tartva radarazonosítás után folytatta repülését TEGRI FIR kilépőpont irányába.

Az MSR 821 repülés 12:16:55 UTC kor jelentkezett be a DU szektor frekvenciájára tartva a 340-es repülési szintet TEGRI pont közelében, még román területen.. A bejelentkezés után, mivel a repülésnek BFNR<sup>1</sup> volt a rendeltetése, süllyedési engedélyt kért. Mivel a forgalmi helyzet lehetővé tette, a légiforgalmi irányítás engedélyezte a süllyedést a 320-as repülési szintre. A légijármű személyzete nyugtázta az engedélyt és megkezdte a süllyedést az engedélyezett magasságra.

A DU szektor légiforgalmi irányítója TEGRI pont közelében 12:18:04 UTC-kor utasította a SIA 333 járatot, hogy létesítsen rádiókapcsolatot Bucharest Radarral a 121,375 MHz-es frekvencián, amit az említett járat meg is tett.

Mivel a két egymásra mérvadó forgalom (SIA 333 FL310-en és MSR 821 keresztezve a 330-as repülési szintet süllyedőben FL 320-ra) keresztezte egymás útvonalát, „elhagyták egymást”, a légiforgalmi irányító az MSR 821-nek tovább engedélyezte a süllyedést a 150-es repülési szintig, amit a járat személyzete nyugtázott. Ez 12:18:16 UTC-kor történt.

12:20:18 UTC-kor a SIA 333-as repülés személyzete ismét meghívja a DU szektort, és információ képen közli a légiforgalmi irányítóval, hogy mintegy két perccel ezelőtt, TEGRI pont felett a fedélzeti összeütközést megelőző berendezés „Traffic Alert” riasztást adott. A légiforgalmi irányító megköszönte az információt, és tájékoztatta a

<sup>1</sup> Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér

személyzetet, hogy csak egy forgalom volt a közelben, aki a 320-as repülési szintre süllyedt. Ezután a SIA 333 visszatért a román légiforgalmi irányítás frekvenciájára.

### 1.2. A légiforgalmi irányító tevékenységének és alkalmasságának elemzése

A beosztott EC légiforgalmi irányító körültekintően járt el. A két légi jármű keresztezéséig egy közbenső, a 320-as magasságig engedélyezte a süllyedést az MSR 821-es repülésnek, majd miután a 310-es repülési szinten közlekedő SIA 333-as járat elhaladt alatta, akkor engedélyezte a 150-es repülési szintet. Miután a SIA 333 repülés személyzete ismételten bejelentkezett a DU szektor frekvenciájára és információ képpen tájékoztatta a légiforgalmi irányítót a TCAS TA tényéről, a szektor beosztott légiforgalmi irányítója informálta a járat személyzetét a TA lehetséges okozójáról, egyben azt is közölte, hogy az adott légi jármű csak FL 320-ig süllyedt.

## 2. KÖVETKEZTETÉSEK

Az MSR 821-es járat a FL 340 és a FL 320 közötti 2000 lábat átlagosan 1853 láb/perces függőleges sebességgel tette meg<sup>2</sup>. Az EC200 integrált légiforgalmi irányító rendszer által feldolgozott radaradatok alapján kinyomtatott System Track táblázat adatai alapján az MSR 821-es repülés a két légi jármű nyomvonalának keresztezése előtti 324-322 szintek közötti távolságot 10 másodperc alatt tette meg, ami 1200 láb/perces függőleges sebességet jelent. Ez okozhatta, hogy a SIA333 repülés fedélzeti összeütközést megelőző berendezésének kijelzőjén a TA figyelmeztető jelzés bejelzett. Az eset az MSR személyzetének figyelmetlensége miatt következhetett be, a HC az esetben nem játszott szerepet.

## 3. FÜGGELÉKEK, MELLÉKLETEK

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

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

Budapest, 2004. július 01.



Szalai László  
üzembentartói szakmai kivizsgáló

<sup>2</sup> Lásd a mellékelt System Track táblázatot!