

LUFTTRAFIKHÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-192
UTC dato: 25-03-2013
UTC tid: 17:35
Begivenhed: Major incident
Sted: EKCH
Klassifikation: B) Safety not assured

Notifikation

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog d. 26-03-2013 kl. 13.15 UTC melding om hændelsen fra Flyvesikringstjenesten.

Hændelsen indtraf over svensk territorium. Havarikommissionen har efter aftale med Statens havari-kommission (SHK) i Sverige og i henhold til ICAO Annex 13 fået overdraget undersøgelsesforpligtigelsen fra SHK, da lufttrafikhændelsen indebar en underskridelse af radaradskillelsesminima i luftrum kontrolleret af en dansk flyvekontrolltjenesteenhed.

Fly A

Registrering: OY-KFH
Flytype: BOMBARDIER CL600 2D24 900
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: Approach
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Poland EPWA (WAW): Warszawa/Okecie
Planlagt landingssted: Denmark EKCH (CPH): København/Kastrup

Fly B

Registrering: ES-AEA
Flytype: EMBRAER ERJ170 100
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: Approach
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Estonia EETN (TLL): Tallinn/Ulemiste
Planlagt landingssted: Denmark EKCH (CPH): København/Kastrup

Flyvningens forløb

Forud for hændelsen foregik en koordinering omkring overleveringen af radarkontrollen med fly A og B fra sektor K/L (Malmø) til sektor APP (København).

Koordineringen foregik direkte mellem de respektive flyveledere der havde/fik overdraget radarkontrollen med fly A og B.

Da overleveringen af fly A og B blev effektueret, og fly A efterfølgende kaldte flyvelederen i sektor APP var radarpræsenteret adskillelsesminima hhv. 3,4 nm og 600 fod.

Se Bilag 1.

Flyvelederen i sektor APP instruerede derefter piloterne i fly A om at dreje til en sydligere kurs samt at gå ned fra 5000 fod til 3000 fod.

ATS-instruks 10 (uddrag)

6.2.1 Medmindre andet er anført i Lokal ATS-instruks, og under overholdelse af pkt. 6.1.1, skal det horisontale radaradskillelsesminima mellem primære radarblip, SSR-svar og radarpositionssymboler være mindst 5 NM. (Se også afsnittene 14.8, 14.9 og 14.10).

14.8.2 Såfremt det er anført i Lokal ATS-instruks, kan det i punkt 6.2.1 anførte radaradskillelsesminimum, i flyvehøjder under FL 195 og under overholdelse af pkt. 6.1.1, reduceres til 3 NM i nærmere definerede områder, forudsat at de involverede luftfartøjer er under hastighedskontrol og af radarflyvelederen og/eller iht. lokale procedurer som anført i AIP er begrænset til max. 250 KTS IAS,

7.2.2 Hvis det er anført i Lokal ATS-instruks kan følgende minimumsafstande ved overdragelse af radarkontrol anvendes:

b) 5 NM, hvis der desuden anvendes elektronisk overdragelse af radaridentitet.

Havarikommissionens vurderinger

Jf. ATS instruks 10 var kravet til minimum radaradskillelse 3 nm på det tidspunkt da fly A og B var under kontrol af enten sektor K/L eller sektor APP. Men i overdragelsesfasen var kravet til minimum radaradskillelse 5 nm.

Derved opstod under overdragelsen mellem flyvelederne i sektor K/L og APP kortvarigt en underskridelse af radaradskillelsesminima.

Havarikommissionen vurderer at denne underskridelse ikke medførte nogen risiko for kollision.

