



REDEGØRELSE

HCLJ510-2012-88	Lufttrafikhændelse	
Dato og tid	12-02-2012 kl. 1352 UTC	
Hændelsessted:	Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH)	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	Kastrup CTR, luftrumsklasse D	
	A	B
Registrering:	9V-SFN	G-EUXE
Luftfartøjstyper:	B747	A321
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	↗	↘
Flyveregler:	IFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:	IMC	IMC
Lysforhold:	Dagslys	
ATS:	Kastrup TWR (118,100 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report (ATSR), radardata, talekommunikation samt Havarikommisionens egne undersøgelser.	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret	

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommisionen modtog den 12-02-2012 kl. 1606 meddelelse om hændelsen fra Flyvesikringstjenesten i Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH).

Faktuelle oplysninger

Flyvningens forløb

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [meter/nm]	Δ Højde [fod]
	9V-SFN udførte en fragtflyvning fra EKCH til Sharjah Lufthavn (OMSJ).		
	G-EUXE udførte en ruteflyvning fra London Lufthavn (EGLL) til EKCH.		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [meter/nm]	Δ Højde [fod]
	Grundet sne og is på bane 22R skulle 9V-SFN starte på bane 22L. G-EUXE var under indflyvning til bane 22L.		
13:45:03 - 13:45:19	Piloterne i 9V-SFN rapporterede til Kastrup TWR (118,100 MHz) at der før startløbet på bane 22L ville være et behov for at holde stille i startpositionen i ca. 15 sekunder.		
13:49:14 - 13:49:19	Piloterne i 9V-SFN fik instruktion om at køre ind på bane 22L og vente.		
13:49:40 - 13:49:47	Piloterne i G-EUXE kaldte Kastrup TWR (118,100 MHz) og rapporterede at luftfartøjet var etableret på finalen til bane 22L (6,7 nm og 2300 fod).		
13:50:17 - 13:50:21	Piloterne i G-EUXE fik instruktion om at reducere flyvefarten til slutindflyvningshastigheden (4,9 nm og 1700 fod).		
13:50:24	9V-SFN radarpræsenteredes til at passere stoplinjen til bane 22L.		
13:50:32 - 13:50:47	Piloterne i 9V-SFN fik tilladelse til at starte på bane 22L. Piloterne i 9V-SFN fik oplysninger om at G-EUXE passerede 3,5 nm på finalen til bane 22L.		
13:51:20	9V-SFN radarpræsenteredes til at holde i startpositionen til bane 22L.		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [meter/nm]	Δ Højde [fod]
13:51:31- - 13:51:36	Piloterne i G-EUXE fik information om at de kunne forvente en meget sen tilladelse til at lande på bane 22L (1,7 nm og 600 fod). Piloterne i 9V-SFN rapporterede at startløbet var begyndt.		
13:52:10	Piloterne i G-EUXE rapporterede at de afbrød slutindflyvningen til bane 22L (ca. 0,1 nm og ca. 100 fod). 9V-SFN radarpræsenteredes under startløbet til at krydse bane 12/30.	Ca. 1311 (meter)	
13:52:14	Piloterne i G-EUXE fik instruktion om at dreje til venstre til styrende kurs 120° og stige til 3000 fod. Piloterne i G-EUXE læste ikke instruktionen tilbage.	Ca. 1292 (meter)	
13:52:25 - 13:52:41	Piloterne i G-EUXE anmodede om få bekræftet instruktionen for afbrudt indflyvning. Piloterne i G-EUXE fik instruktion om at dreje til venstre til styrende kurs 120° og stige til 3000 fod.	Ca. 1320 (meter)	
13:52:45	9V-SFN radarpræsenteredes til at være i luften (SSR-identifikation). Se bilag 1.	0,8 (nm)	1400
13:52:48 - 13:53:03	Piloterne i 9V-SFN fik instruktion om at flyve vandret ligeud i 2000 fod.		

Meteorologiske vejroplysninger

121320 METAR

ekch 121320z 27006kt 4000 br bkn004 00/m00 q1021 04490235 54550261 12490333 becmg 2000
tempo bkn003=

121350 METAR

ekch 121350z 31007kt 280v340 4000 br bkn003 01/00 q1021 04490235 54550261 12490333 becmg
2000=

ATS instruks 3 (uddrag)

”2.2 Højdeadskillelsesminima

2.2.1 I flyvehøjder mindre end FL 290 skal adskillelsesminimum være nominelt 1000 fod.

ATS instruks 10 (uddrag)

6.2 Radaradskillelsesminima

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.

14.8 Radaradskillelsesminima

14.8.1 Radaradskillelse kan anvendes mellem et startende luftfartøj og et foran startende luftfartøj, et landende luftfartøj eller anden radarkontrolleret trafik, forudsat at der er skabt rimelig sikkerhed for, at det startende luftfartøj vil være identificeret inden for 1 NM fra baneenden, og at den krævede adskillelse på dette tidspunkt er tilvejebragt.

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, jf. dog pkt. 14.8.2.1.

Havarikommissionens vurderinger

Tiden der blev anvendt til at køre ind på bane 22L og holde stille i startpositionen til bane 22L (ca. 2 minutter og 22 sekunder) (9V-SFN), skønnes at have ændret grundlaget for det mentale ATC trafikbillede og efterfølgende påvirket beslutningsprocesser.

Det kan ikke udelukkes at en af ATC iværksat undvigemanøvre på et tidligere tidspunkt kunnet have elimineret hændelsen.

De aktuelle vejrhold hvor piloterne i G-EUXE først sent fik visuel kontakt med 9V-SFN under startløbet, kan have påvirket piloternes (G-EUXE) beslutningsproces om at afbryde slutindflyvningen på kort finale.

Bilag 1

