



### REDEGØRELSE

<b>HCLJ510-2012-127</b>	<b>Lufttrafikhændelse</b>	
Dato og tid:	13.6.2012 kl. 19:28 UTC	
Hændelsessted:	10 nm nordvest for ALS VOR (114.700MHz)	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	København CTA, luftrumsklasse C	
Luftfartøj:	A	B
Registrering:		
Luftfartøjstyper:	MD82	CRJ
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	→	↘
Flyveregler:	IFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:		
Lysforhold:	Dagslys	
ATS:	København ACC (136.465 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report, radardata, talekommunikation samt Havarikommisjonenens egne undersøgelser.	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret	

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommisjonen modtog den 13.6.2012 kl. 20:45 meddelelse om hændelsen fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH).

#### Faktuelle oplysninger

##### *Flyvningens forløb*

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	Luftfartøj A udførte en rute-flyvning fra Manchester Lufthavn (EGCC) til Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH).		
	Luftfartøj B udførte en rute-flyvning fra Birmingham Lufthavn (EGBB) til EKCH.		
	Luftfartøjerne havde kurs mod VOR KOR (112.800 MHz) i FL 350.		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		$\Delta$ Distance [nm]	$\Delta$ Højde [fod]
	Piloterne i de to luftfartøjer var i radiokontakt med København ACC (136.465 MHz).		
19:22:13 - 19:22:19	Piloterne i luftfartøj A fik instruktion om at gå ned til FL 290.		
19:24:43 - 19:24:50	Piloterne i luftfartøj A fik instruktion om under nedgang at flyve med en flyvefart på mindst 310 knob.		
19:25:15 - 19:25:23	Piloterne i luftfartøj B fik instruktion om at gå ned til FL 290.		
19:25:26 - 19:25:32	Piloterne i luftfartøj B fik instruktion om at stoppe nedgangen i FL 330.		
19:26:20 - 19:26:37	Piloterne i luftfartøj B fik instruktion om at sætte transponderkoden til 0206, reducere flyvefarten til Mach Number 0.72 og efterfølgende under nedgang flyve med en flyvefart på maksimum 290 knob.		
	Radarflyvelederen observerede at den vertikale nedgangshastighed for luftfartøj A ikke var så høj som forventet. Derved kunne der opstå en konflikt til et tredje luftfartøj på en sydvestlig kurs i FL 320.		
19:26:48 - 19:26:57	Piloterne i luftfartøj A fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 110°.	A/B 6,9	A/B 1000

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
19:26:57 - 19:27:12	Piloterne i det tredje luftfartøj fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 270°. <p>Piloterne i luftfartøj A fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 130°.</p>	A/B 6,4	A/B 900
19:27:14 - 19:27:19	Piloterne i det tredje luftfartøj fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 300°.	A/B 6,5	A/B 800
19:27:36 - 19:27:43	Piloterne i det tredje luftfartøj fik instruktion om at dreje yderligere til højre til styrende kurs 320°.	A/B 5,9	A/B 600
19:27:54	En underskridelse af radaradskillelsesminima radarpræsenteredes (5 nm / 1000 fod).	A/B 4,8	A/B 700
19:28:08 - 19:28:12	Piloterne i luftfartøj A fik instruktion om at dreje til venstre og sætte kursen mod KOR VOR (112.800 MHz).	A/B 4,5	A/B 800
19:28:11	Den mindste horisontale separation mellem luftfartøj A og luftfartøj B radarpræsenteredes. <p>Se bilag 1.</p>	A/B 4,4	A/B 800
19:28:30	Reetablering af radaradskillelsesminima (5 nm / 1000 fod) radarpræsenteredes.	A/B 5,2	A/B 1100

*ATS instruks 2 (uddrag)*

### 3. Luftrumsklassifikation

3.1 ATS-luftrum skal klassificeres og benævnes i overensstemmelse med følgende:

Klasse C IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger, og der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger og andre IFR- eller VFR-flyvninger.

*ATS instruks 3 (uddrag)*

### 2.2 Højdeadskillelsesminima

2.2.1 I flyvehøjder mellem FL 290 og FL 410 inklusive (RVSM-luftrum), skal adskillelsesminimum være nominelt:

a) 1000 fod mellem RVSM godkendte luftfartøjer

*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.

### **Havarikommissionens vurderinger**

Den iværksatte undvigemanøvre (kursændringer for luftfartøj A og et tredje luftfartøj) reducerede risikoen for en konflikt mellem luftfartøj A og det tredje luftfartøj men medførte en kortvarig underskridelse af gældende radaradskillelsesminima (5 nm / 1000 fod) mellem luftfartøj A og luftfartøj B.

Bilag 1

