



## REDEGØRELSE

<b>HCLJ510-2012-169</b>	<b>Luftrafikhændelse</b>
Dato og tid:	5.11.2012 kl. 06:38 UTC
Hændelsessted:	13 nm sydvest for VOR KAS (112.500 MHz)
Luftrafiktjenesteluftrum:	København TMA, luftrumsklasse C
Fly:	A                                B
Registrering:	OY-KBO                        EC-JOY
Luftfartøjstyper:	A319                            CRJ2
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	A030→                        A029↘
Flyveregler:	IFR                                IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt                            Civilt
Lysforhold:	Dagslys
ATS:	Kastrup Final (120.200 MHz)
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report (ATSR), Flight Occurrence Report (FOR – fly A), radarata, talekommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser.
Klassifikation af luftrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog den 5.11.2012 kl. 07:45 meddelelse om hændelsen fra Kontrolcentralen i København, 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]
	Fly A udførte en ruteflyvning fra Geneve (LSGG) til København, Kastrup (EKCH).  Fly B udførte en ruteflyvning fra Wroclaw (EPWR) til EKCH.  Piloterne i de involverede fly var i radiokontakt med Kastrup Final (120.200 MHz).		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
06:35:19 - 06:35:24	Piloterne i fly B fik instruktion om at gå ned til 3000 fod.		
06:35:40 - 06:35:45	Piloterne i fly A kaldte Kastrup Final (120.200 MHz)		
06:36:26 - 06:36:31	Piloterne i fly B fik instruktion om at dreje til venstre til styrende kurs 120°.		
06:37:02 - 06:37:26	<p>Piloterne i fly A fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 260°.</p> <p>Piloterne i fly B fik instruktion om at sætte flyvehastigheden til 180 knob, dreje til venstre til styrende kurs 070° samt tilladelse til at følge ILS til bane 04L.</p> <p>Piloterne i fly A fik instruktion om at gå ned til 3000 fod og dreje til højre til styrende kurs 280°. Piloterne i fly A læste instruktionen tilbage.</p>	12,6 – 10,7	1000 – 1000
06:37:55 - 06:37:59	Piloterne i fly A fik instruktion om at sætte flyvehastigheden til 200 knob.	7,9 – 7,5	800 – 700

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
06:38:15 - 06:38:41	<p>Radarflyvelederen ved Kastrup Final observerede at fly A fløj på en nordvestlig kurs og anmodede piloterne i fly A om at bekræfte at den styrende kurs var 280°.</p> <p>Piloterne i fly A læste instruktionen om styrende kurs 280° tilbage.</p> <p>Radarflyvelederen ved Kastrup Final gav trafikinformationer til piloterne i fly A om fly B (fly B i fly A's klokken 11 position i samme flyvehøjde) samt instruktion om at dreje til venstre til styrende kurs 260°.</p> <p>Piloterne i fly B fik instruktion om at gå ned til 2000 fod.</p> <p>Piloterne i fly A fik igen trafikinformationer om fly B (fly B i fly A's klokken 12 position med en horisontal distance på 3 nm). Piloterne i fly A rapporterede at de fik præsenteret fly B på flyets Traffic Collision Avoidance System (TCAS).</p>	6,0 – 3,4	400 – 100
06:38:55 - 06:39:02	Piloterne i fly A fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 010° samt tilladelse til at følge ILS til bane 04L.	2,7 – 2,5	100 – 200
06:38:57	<p>Den mindste horisontale og vertikale separation radarpræsenteredes.</p> <p>Se bilag 1.</p>	2,5	100
	Efterfølgende spurgte radarflyvelederen ved Kastrup Final piloterne i fly A om årsagen til flyvning på en nordvestlig kurs. Piloterne i fly A svarede tilbage at de havde fået en opfattelse af at instruktionen var anderledes.		

*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.

14.8.2 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**

Manglende efterlevelse af en ATC instruktion medførte en underskridelse af gældende radaradskillelsesminima (3 nm eller 1000 fod).

