



REDEGØRELSE

| | |
|--|--|
| HCLJ510-2012-78 | Lufttrafikhændelse |
| Dato og tid | 05-01-2012 kl. 0613 UTC |
| Hændelsessted: | 5,2 nm sydvest for NDB RK (368 KHz) |
| Lufttrafiktjenesteluftrum: | København TMA, luftrumsklasse C |
| | A B |
| Registrering: | OY-GSA |
| Luftfartøjstyper: | ATR42 PC12 |
| Flyvehøjder (→ ↗ ↘): | ↘ ↗ |
| Flyveregler: | IFR IFR |
| Civilt eller militært luftfartøj: | Civilt Civilt |
| Flyvevejrforhold: | IMC IMC |
| Lysforhold: | Mørk nat |
| ATS: | København ACC (119,800 MHz og 120,250 MHz) |
| Informationskilder: | Flight Safety Report (FSR – OY-GSA), Air Traffic Safety Report (ATSR), radardata, talekommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser. |
| Klassifikation af lufttrafikhændelsen: | B) Sikkerhed ikke tilsikret |

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog den 05-01-2012 kl. 0740 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 [nm] | Δ Højde [fod] |
| | Luftfartøj A udførte en ruteflyvning fra Sønderborg Lufthavn (EKSB) til Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH). Luftfartøj A var under nedgang til FL 080. Piloterne i luftfartøj A var i radiokontakt med Copenhagen Approach (119,800 MHz). | | |

| Tid tt:mm:ss | Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc. | Separation | |
|-----------------|---|---------------------------|-------------------------|
| | | Δ Distance [nm] | Δ Højde [fod] |
| | <p>OY-GSA udførte en privatflyvning fra Københavns Lufthavn, Roskilde (EKRK) til Hawarden Lufthavn (EGNR).</p> <p>Piloten i OY-GSA var i radiokontakt med Kastrup Departure (120,250 MHz).</p> <p>Samme radarflyveleder betjente begge radiofrekvenser.</p> <p>Der var retransmission på frekvens 119,800 MHz og 120,250 MHz.</p> | | |
| 06:08:01 | Piloterne i luftfartøj A kaldte Copenhagen Approach (119,800 MHz), og rapporterede at luftfartøjet var under nedgang til FL 080. | | |
| 06:10:17 | <p>Piloten i OY-GSA kaldte Kastrup Departure (120,250 MHz), og rapporterede at OY-GSA fløj vandret ligeud i 3000 fod med kurs mod rutepunktet DOBEL.</p> <p>Piloten i OY-GSA fik instruktion om at stige til 5000 fod.</p> | | |
| 06:11:35 | <p>Piloten i OY-GSA fik instruktion om at stige til FL 070.</p> <p>Piloten i OY-GSA var på daværende tidspunkt opmærksom på isdannelse på vingerne, og ved passage af gennemgangshøjden (5000 fod) blev højdemåleren utilsigtet ikke indstillet til 1013 hPa.</p> | | |

| Tid tt:mm:ss | Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc. | Separation | |
|-----------------|---|---------------------------|-------------------------|
| | | Δ Distance [nm] | Δ Højde [fod] |
| 06:12:08 | <p>Piloterne i luftfartøj A fik grundet anden trafik under FL 080 (OY-GSA under stigning til FL 070) instruktion om at flyve vandret ligeud i FL 080.</p> <p>Piloten i OY-GSA fik instruktion om at flyve mod rutepunktet ROPAL og grundet anden trafik over FL 070 (luftfartøj A under nedgang til FL 080) instruktion om at flyve vandret ligeud i FL 070.</p> <p>Luftfartøjerne fløj på skærende kurser.</p> | 7,7 | 2300 |
| 06:12:40 | <p>Radarflyvelederen observerede at OY-GSA fløj gennem den tildelte flyvehøjde (FL 070), og anmodede piloten i OY-GSA om at bekræfte flyvehøjden FL 070.</p> <p>Umiddelbart efter fik piloten i OY-GSA instruktion om at gå ned til FL 070 og dreje til venstre til styrende kurs 200°. Endvidere fik piloten i OY-GSA trafikinformation om luftfartøj A.</p> | 4,6 | 1100 |
| 06:12:51 | <p>Traffic Collision Avoidance System (TCAS) Traffic Advisories (TA) præsenteredes for piloterne.</p> <p><i>Note: TCAS simulering ved brug af Eurocontrols Interactive Collision Avoidance Simulator (InCAS).</i></p> | 3,8 | 800 |
| 06:13:05 | <p>Den mindste horisontale og vertikale separation radarpræsenteredes.</p> <p>Se bilag 1.</p> | 2,6 | 900 |
| | <p>QNH blev af Flyvesikringstjenesten angivet til at være 968 hPa.</p> | | |

ATS instruks 2 (uddrag)

”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. VFR-flyvninger vil modtage trafikinformationer om andre VFR-flyvninger.”

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.”

Havarikommissionens vurderinger

Utilsigtet blev højdemåleren (OY-GSA) ikke indstillet til 1013 hPa hvilket medførte at OY-GSA fløj gennem den tildelte flyvehøjde (FL 070).

Dette medførte en underskridelse af gældende radaradskillelsesminimum (5 nm eller 1000 fod).

Bilag 1

