

## REDEGØRELSE

<b>HCLJ510-000411</b>	<b>Luftrafikhændelse (Airprox)</b>	
Dato / Tidspunkt (UTC):	26.7.2007 kl. 1543 UTC	
Hændelsessted:	HP locator (376 KHz)	
Luftrafiktjenesteluftrum:	Esbjerg TIZ, luftrafiktjenesteluftrum klasse G	
Luftfartøjer:	A	B
Registreringer:	F-GAAO	Ukendt
Luftfartøjstyper:	C177RG	Helikopter
Flyvehøjder(→ ↗ ↘):	A012→	A015↘
Flyveregler:	VFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:	VMC	VMC
Lysforhold:	Dagslys	
ATS:	Skrydstrup Approach (127,475 MHz) og Esbjerg AFIS (120,150 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Incident Report (ATIR - luftfartøj A), talekommunikation, radardata samt Havarikommissionens egne undersøgelser	
Klassifikation af luftrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret	

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) fik meddelelse om luftrafikhændelsen fra Statens Luftfartsvæsen d. 31. juli 2007.

### Flyvningens historie.

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc. Se endvidere bilag 1.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
	Luftfartøj A udførte en VFR flyvning fra Groningen Lufthavn (EHGG) til Kristianssand Lufthavn (ENCN).  Luftfartøj B udførte en IFR flyvning fra en boreplatform i Nordsøen til Esbjerg Lufthavn (EKEB).			

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc. Se endvidere bilag 1.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
15 25 00	Piloten i luftfartøj A kaldte Skrydstrup Approach. Luftfartøj A var på en position 4 nm syd for den dansk-tyske grænse i 2200 fod og fløj på en nordlig kurs langs med Vadehavskysten. Piloten fik tilladelse til at krydse Skrydstrup TMA. Skrydstrup ATC var på daværende tidspunkt enmandsbetjent.			
15 36 00	I forbindelse med en telefonisk koordinationsopgave bemærkede flyvelederen ved Skrydstrup Approach på sit radarskærm-billede, at luftfartøj A (A018) var på en position over Mandø. Det var flyvelederens opfattelse, at han gav instruktion til piloten i luftfartøj A om at skifte frekvens til Billund Approach (127,575 MHz)			
15 40 44	Luftfartøj A (A017) krydsede grænsen til Esbjerg TIA fra syd mod nord med kurs mod HP locator. Piloten var ikke i radiokontakt med Esbjerg AFIS.  Piloterne i luftfartøj B (A021) var i færd med at etablere luftfartøjet på LLZ til bane 08 (5,7 nm vest for HP locator).	301°	8,6	400
15 41 10	Piloterne i luftfartøj B rapporterede, at luftfartøjet var etableret på LLZ til bane 08 (4,6 nm vest for HP locator)	298°	6,7	600

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc. Se endvidere bilag 1.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
15 42 00	Piloten i luftfartøj A (A016) kaldte Skrydstrup Approach. Flyvelederen observerede på sit radarskærbillede, at luftfartøj A's position var sydvest for EKEB og gav piloten instruktion om at skifte radiofrekvens til Billund Approach (127,575 MHz).	318°	3,2	600
15 42 53	AFIS operatøren ved Esbjerg AFIS forsøgte gentagne gange men forgæves at etablere radiokontakt med luftfartøj A (A013). AFIS operatøren gav trafikinformationer til piloterne i luftfartøj B (A022) om luftfartøj A. Piloterne i luftfartøj B besluttede at afbryde slutindflyvningen. Luftfartøj B steg ligefrem til 3000 fod.	021°	1,3	700
15 43 23	Den horisontale og vertikale separation var mindst kl. 1543:23. Se bilag 1. Herefter øgedes separationen. Luftfartøj A begyndte at dreje til en sydøstlig kurs.	037°	0,2	300
15 44 39	AFIS operatøren ved Esbjerg AFIS forsøgte igen at etablere radiokontakt med piloten i luftfartøj A. Piloten i luftfartøj A kaldte Esbjerg AFIS og rapporterede, at han grundet dårligt vejr ønskede at lande i EKEB. Piloten i luftfartøj A fik efterfølgende radarvejledning til at finde frem til EKEB, og luftfartøjet landede uden yderligere hændelser.			

### Bestemmelser om lufttrafikregler (BL 7-1)(uddrag).

Klasse	IFR/VFR	Adskillelse sikres mellem	Tjeneste	Hastighedsbegrænsning	Krav om		
					Radiokommunikation.	SSR mode	Klarering
G	IFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste.	250 KT IAS under FL 100. 140 KT IAS (skema 5-1, VMC-minima).	Tovejs, ved flyvning i TIZ og TIA		Nej

### Havarikommissionens vurderinger

Radarflyvelederen ved Skrydstrup Approach havde et mentalt billede af, at piloten i luftfartøj A havde fået en instruktion om at skifte radiofrekvens til Billund Approach, hvilket ikke var tilfældet. Grundet det mentale billede var radarflyvelederen ikke længere opmærksom på luftfartøj A's position.

Kombinationen af ovenstående og pilotens (luftfartøj A) manglende bevidsthed om luftfartøjets aktuelle position medførte flyvning i Esbjerg TIA og TIZ uden tovejs radiokommunikation, hvilket ledte til en afværgemanøvre (luftfartøj B) for at udgå kollision.

**Bilag 1.**

