



REDEGØRELSE

HCLJ510-2011-76	Lufttrafikhændelse	
Dato og tid	23-12-2011 kl. 0928 UTC	
Hændelsessted:	2,0 nm sydvest for VOR KAS (112,500 MHz)	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	København TMA, luftrumsklasse C	
	A	B
Registrering:		
Luftfartøjstyper:	A318	CRJ2
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	↗	↗
Flyveregler:	IFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:		
Lysforhold:	Dagslys	
ATS:	Kastrup TWR (118,575 MHz), Kastrup DEP (124,975 MHz og 120,250 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 23-12-2011 kl. 1115 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 ruteflyvning fra Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH) til Paris Lufthavn (LFPG).		
	Luftfartøj B udførte en ruteflyvning fra EKCH til Billund Lufthavn (EKBI).		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
09:26:11	Piloterne i luftfartøj A fik tilladelse til at starte på bane 22R (118,575 MHz).		
09:27:24	Piloterne i luftfartøj B fik tilladelse til at starte på bane 22R (118,575 MHz).		
	Under den indledende stigning radarpræsenteredes luftfartøj B's flyvefart til at være højere end luftfartøj A's.		
09:28:16	Piloterne i luftfartøj B kaldte Kastrup DEP (120,250 MHz). Piloterne i luftfartøj B fik instruktion om at stige til FL 190 og holde den i Standard Instrument Departure (SID) angivne flyvehastighedsbegrænsning (250 knob under FL 070).		
09:28:22	Piloterne i Luftfartøj A kaldte Kastrup DEP (124,975 MHz). Piloterne fik instruktion om at stige til FL 190 samt information om at der under stigningen ikke var en begrænsning af flyvehastigheden. Endvidere fik piloterne instruktion om at flyve direkte mod VOR EEL (112,400 MHz).		
09:28:52	Den mindste horisontale og vertikale separation radarpræsenteredes. Se bilag 1	2,6	300

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
09:29:20 - 09:29:37	Piloterne i luftfartøj B fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 280° og efterfølgende dreje yderligere til højre til styrende kurs 300°. Endvidere fik piloterne i luftfartøj B trafikinformation om luftfartøj A.		

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

14.8.2 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.

14.8.2.1 Såfremt det er anført i Lokal ATS-instruks, kan der ses bort fra det i pkt. 14.8.2 anførte hastighedskriterium for startende luftfartøjer der følger samme, eller tilnærmelsesvis samme, flyveveje efter start iht. nærmere betingelser fastsat i Lokal ATS-instruks.

Havarikommissionens vurderinger

Luftfartøj B’s højere flyvehastighed under den indledende stigning medførte en underskridelse af gældende radaradskillelsesminimum (3 nm eller 1000 fod).

Bilag 1

