



|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| <b>HCLJ510-2013-180</b> | <b>Lufttrafikhændelse</b>     |
| Sted:                   | 66 NM W VOR VES (116.600 MHz) |
| Dato/Tidspunkt (UTC):   | 06-01-2013 / Kl. 14:59        |
| Klassifikation:         | B) Safety not assured         |

**Fly A**

Registrering:

Luftfartøjstype: BOEING - 737-800

Flyvningens formål: Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - International - Passenger

Flyveregler: IFR

Flyvningens fase: En route

Sidste afgangssted: United Kingdom - EGSS (STN): London/Stansted

Planlagt landingssted: Norway - ENRY : Rygge

**Fly B**

Registrering: E-CKYZ

Luftfartøjstype: AIRBUS INDUSTRIES - A320

Flyvningens formål: Commercial Air Transport - Non-scheduled revenue ops - International - Passenger

Flyveregler: IFR

Flyvningens fase: En route

Sidste afgangssted: Norway - ENCN (KRS): Kristiansand/Kjevik

Planlagt landingssted: Spain (Canadry Islands) - GCTS (TFS): Tenerife Sur-Reina Sofia

**Beskrivelse af hændelsesforløbet**

Fly A fløj på en nordøstlig kurs i FL 330.

Fly B var under stigning til FL 340 og fløj på en sydvestlig kurs.

De to fly fløj på modsatte rettede kurser.

Radarflyvelederen observerede at der forelå en mulig konflikt og gav instruktion til piloterne i fly A om at dreje til venstre til styrende kurs 340 grader. Piloterne i fly A læste instruktionen tilbage.

Piloterne i fly B fik instruktion om at dreje til venstre til styrende kurs 140 grader. Piloterne i fly B læste ikke instruktionen tilbage. Radarflyvelederen forsøgte at etablere radiokontakt med piloterne i fly B. Efter at have fået etableret radiokontakt til piloterne i fly B fik piloterne instruktion om at dreje til venstre til styrende kurs 160 grader. Piloterne i fly B læste ikke instruktionen tilbage men anmodede om at få gentaget instruktionen.

Fly B fortsatte flyvningen på en sydvestlig kurs.

Piloterne i henholdsvis fly B og fly A rapporterede efterfølgende visuel kontakt med hverandre.

Den mindste horisontale og vertikale separation radarpræsenteredes til at være 3,8 nm og 800 fod. Se bilag 1.

Der opstod en underskridelse af gældende radaradskillelsesminima (5 nm / 1000 fod).

### **Havarikommissionens vurdering**

To forhold i kombination fik efter Havarikommissionens opfattelse indflydelse på hændelsesforløbet:

- Ikke optimal frekvenslyttevagt (fly B).
- Den første undvigelinstruktion (venstredrej til styrende kurs 140 grader) til piloterne i fly B blev ikke opfattet og læst tilbage. Den anden undvigelinstruktion (venstredrej til styrende kurs 160 grader) blev ikke opfattet og læst tilbage af piloterne i fly B samt ATC gentog ikke instruktionen hvorved fly B fortsatte på en sydvestlig kurs.

