

LUFTTRAFIKHÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-204
UTC dato: 01-05-2013
UTC tid: 13:28
Begivenhed: Major incident
Sted: 8 nm E of VOR KAS (112.500 MHz)
Klassifikation: B) Sikkerhed ikke tilsikret

Notifikation

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om hændelse fra Flyvesikringstjenesten d. 03-05-2013 kl. 12:12 UTC.

Fly A

Registrering: LN-RKK
Flytype: AIRBUS A321
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: En route
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Spain LEPA (PMI): Palma de Mallorca
Planlagt landingssted: Denmark EKCH (CPH): København/Kastrup

Fly B

Registrering: SE-LMU
Flytype: CESSNA 172 S
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation
Flyvefase: Manoeuvring
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Unknown
Planlagt landingssted: Unknown

Flyvningens forløb

Fly A befandt sig ca. 10 nm sydøst for EKCH på nordlig kurs under nedgang til 2000 fod. Intentionen for piloterne i fly A var at udføre en visuel indflyvning øst om EKCH for landing på bane 22L.

Piloterne i fly A var i radiokontakt med Copenhagen Approach (118.450 MHz).

Fly B udførte en VFR flyvning over den sydlige del af Malmø by i ca. 1900 fods højde på en vestlig kurs.

Piloten i fly B var ikke i radiokontakt med Copenhagen Approach (118.450 MHz).

Piloterne i fly A fik trafikinformation om fly B der fortsat fløj på en vestlig kurs.

Piloterne i fly A fik tilladelse til at udføre en visuel indflyvning til bane 22L og opdateret trafikinformation om fly B. Flyvelederen opfordrede samtidigt piloterne i fly A til at dreje mod vest for at undvige fly B, hvilket piloterne i fly A efterkom.

Fly B fløj ind i København TMA i 1900 fod under nedgang på en nordvestlig kurs.

Samtidigt befandt fly A sig i 2400 fod og fløj på en nordnordvestlig kurs.

Den mindste horisontale og vertikale separation mellem fly A og B radarpræsenteredes til at være 2,4 nm og 400 fod.

Se Bilag 1.

Umiddelbart herefter drejede fly B mod nordøst og forlod København TMA under fortsat nedgang til 1500 fod.

Hændelsen indtraf i luftrumsklasse C.

ATS-instruks

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 10 (uddrag)

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,

Bestemmelse for Civil Luftfart (BL 7-1 - Bestemmelser om lufttrafikregler) (uddrag)

Klasse	IFR/ VFR	Adskillelse sikres mellem	5 Tjeneste	Hastigheds- begrænsning	Krav om		
					Radio- kommu- nikation.	SSR mode	Klarering
C	IFR	IFR og IFR IFR og VFR	Flyvekontrol- tjeneste		Tovejs	A+C	Ja
	VFR	VFR og IFR	Flyvekontrol- tjeneste for adskillelse til IFR. VFR/VFR: Trafikinforma- tioner. Undvi- gerådgivning efter anmodning.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Ja

Havarikommissionens vurderinger

Fly B's ikke autoriserede indtrængen i København TMA havde indflydelse på hændelsesforløbet, hvor der opstod en underskridelse af separationsminima (3nm/1000 fod).

De iværksatte afværgeforanstaltninger fra flyvelederen og piloterne i fly A reducerede risikoen.

Havarikommissionen har derfor klassificeret hændelsen som: B) Sikkerhed ikke tilsikret.

