

LUFTTRAFIKHÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-207
UTC dato: 08-05-2013
UTC tid: 12:27
Begivenhed: Major incident
Sted: Over nordøstlige del af Lolland
Klassifikation: B) Sikkerhed ikke tilsikret

Fly A

Flytype: BOEING 737 800
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: En route
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Sweden ESKN (NYO): Stockholm/Skavsta
Planlagt landingssted: Germany EDHL (LBC): Lubeck-Blankensee
Flytype: BOEING 737 800

Fly B

Registrering: OY-KFB
Flytype: CANADAIR (REGIONAL JET SERIES 900)
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: En route
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKCH (CPH): Kobenhavn/Kastrup
Planlagt landingssted: Germany EDDL (DUS): Dusseldorf
Flytype: CANADAIR (REGIONAL JET SERIES 900)

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	Fly A fløj på en sydvestlig kurs mod VOR MIC (112.200 MHz) under nedgang til FL290. Fly B fløj på en sydvestlig kurs mod VOR MIC under stigning til FL240. Fly A og B var i radiokontakt med Copenhagen Control (121.375 MHz).		
12:20:59	Flyvelederen instruerede piloterne i fly A om at dreje 15° til venstre.		
12:22:40	Piloterne i fly A anmodede om yderligere nedgang. Flyvelederen instruerede piloterne i fly A om at gå ned til FL250.		
12:24:22	Flyvelederen instruerede piloterne i fly A om at gå ned til FL230 samt at genoptage kursen mod VOR MIC.	7,4	11400
12:27:25	Flyvelederen instruerede piloterne i fly A om at dreje 15° til venstre samt at fortsætte nedgangen til FL150.	5,2	1200
	Ifølge radar præsentation foretog fly A et drej til højre. Fly A og B fløj derefter på skærende kurser. Se Bilag 1 "Markering 1".		
12:27:35	Flyvelederen instruerede piloterne i fly B om at dreje 10° til højre.	5,0	800
	Ifølge radar præsentation foretog fly B et drej til højre. Fly A og B fløj efterfølgende stadig på skærende kurser. Se Bilag 1 "Markering 2".		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
12:27:41	Flyvelederen instruerede piloterne i fly B om at stige til FL 280.	4,9	700
12:28:05	Mindste horisontale og vertikale separation mellem fly A og B radarpræsenteredes. Se Bilag 2.	4,1	200
12:28:10	Piloterne i fly A anmodede flyvelederen om at bekræfte at det var et drej til venstre på 15° de skulle have foretaget. Dette bekræftede flyvelederen.	4,1	400
	Ifølge radar præsentation foretog fly A et drej til venstre. Fly A og B fløj derefter på divergerende kurser. Se Bilag 1 ”Markering 3”.		

ATS-instrukser (uddrag)

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.

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

Fly A's drej til højre jf. Bilag 1 ”Markering 1” vurderes at have haft indflydelse på hændelsesforløbet, der medførte en underskridelse af radaradskillelsesminima (5 nm / 1000 fod).

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



