

LUFTTRAFIKHÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-214
UTC dato: 05-06-2013
UTC tid: 15:16
Begivenhed: Major incident
Sted: 11 nm nord for VOR KAS (112.500 MHz)
Klassifikation: B) Safety not assured

Fly A

Registrering: OY-NFX
Flytype: OTHER Not mapped (Hoffmann HK-36R Super Dimona)
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure Local
Flyvefase: En route
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark Other (Gørløse - EKGL)
Planlagt landingssted: Denmark Other (Gørløse - EKGL)

Fly B

Flytype: BOEING 767
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: Approach
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: United Kingdom EGLL (LHR): London/Heathrow
Planlagt landingssted: Denmark EKCH (CPH): København/Kastrup

Flyvningens forløb

Under hændelsesforløbet var piloten i fly A ikke i radiokontakt med en flyvekontrolltjeneste.

Fly A blev radarpræsenteret til at flyve ind i København TMA fra nord i en flyvehøjde på 2500 fod.

Piloterne i fly B var i radiokontakt med Copenhagen Approach (119.800 MHz). Fly B var under radarkursdirigering og under nedgang til 3000 fod.

Piloten i fly A udførte drej over et forlystelsessted (Bakken i Dyrehaven) nord for København.

Radarflyvelederen ved Copenhagen Approach gav trafikinformationer til piloterne i fly B om et uidentificeret fly under VFR (fly A).

Den horisontale og vertikale separation mellem fly A og fly B radarpræsenteredes til at være 5,3 nm og 900 fod.

Piloterne i fly B rapporterede, at de via flyets Traffic Collision Avoidance System (TCAS) fik præsenteret fly A.

Da den horisontale og vertikale separation mellem fly A og fly B radarpræsenteredes til at være 3,7 nm og 700 fod, gav radarflyvelederen ved Copenhagen Approach på ny trafikinformationer til piloterne i fly B om fly A. Endvidere fik piloterne i fly B information om, at fly A blev radarpræsenteret til at flyve på en nordvestlig kurs.

Piloterne i fly B rapporterede efterfølgende visuel kontakt med fly A og oplyste, at fly A via fly B's TCAS blev præsenteret til at flyve i 2400 fod.

Den mindste horisontale og vertikale separation mellem fly A og fly B radarpræsenteredes til at være 1,8 nm og 700 fod. Se bilag 1.

Radarflyvelederen ved Copenhagen Approach informerede piloterne i fly B, at fly A ikke havde tilladelse til at flyve i området, og spurgte piloterne i fly B om fortsat flyvning på nuværende styrende kurs var tilfredsstillende, hvilket piloterne i fly B bekræftede.



ATS instruks 2

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 3

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.

14.8.2 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.

Havarikommissionens vurderinger

Fly A fløj uautoriseret ind i København TMA (lufrumsklasse C), og Copenhagen Approach iværksatte en hensigtsmæssig trafikafvikling.

Hændelsesforløbet medførte en underskridelse af radaradskillelsesminima (3 nm / 1000 fod).

