

**REDEGØRELSE**

HCLJ510-2012-82	Lufttrafikhændelse	
Dato og tid	20-01-2012 kl. 0600 UTC	
Hændelsessted:	15 nm nordvest for VOR TNO (117,400 MHz)	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	København CTA, luftrumsklasse C	
	A	B
Registrering:	D-AEMC	OY-MRF
Luftfartøjstyper:	E190	B737
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	→	↘
Flyveregler:	IFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:		
Lysforhold:	Mørk nat	
ATS:	København ACC (123,725 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report (ATSR), radardata, talekommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser.	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret	

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog den 20-01-2012 kl. 0730 meddelelse om hændelsen fra Flyvesikringstjenesten 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]
	D-AEMC udførte en ruteflyvning fra Göteborg Lufthavn (ESGG) til München Lufthavn (EDDM). D-AEMC fløj vandret ligeud i FL 220. OY-MRF udførte en ruteflyvning fra Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH) til Karup Lufthavn (EKKA). OY-MRF fløj vandret ligeud i FL 240.		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
05:57:13 - 05:57:28	Piloterne i OY-MRF anmodede om nedgang og fik efterfølgende instruktion om at gå ned til FL 180.		
05:59:06 - 05:59:52	Piloterne i D-AEMC fik instruktion om at dreje 20° til venstre. Piloterne i D-AEMC læste ikke instruktionen tilbage. Piloterne i OY-MRF fik instruktion om under nedgang hurtigt at passere FL 210. Piloterne i OY-MRF læste ikke instruktionen tilbage. Piloterne i D-AEMC anmodede at få bekræftet instruktionen om at dreje 20° til venstre. Radarflyvelederen afkræftede instruktionen og gav piloterne i OY-MRF instruktion om under nedgang hurtigt at passere FL 210. Piloterne i OY-MRF læste instruktionen tilbage. Piloterne i D-AEMC fik instruktion om at dreje 20° til venstre. Piloterne i D-AEMC læste instruktionen tilbage.	12,5 - 6,3	600 - 400
06:00:03	Den mindste horisontale og vertikale separation mellem D-AEMC (FL 220) og OY-MRF (FL 211) radarpræsenteredes. Se bilag 1.	4,8	900

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

En forlænget responstid på ATC instruktioner medførte en marginal underskridelse af gældende radaradskillelsesminimum (5 nm eller 1000 fod).

Bilag 1

