

REDEGØRELSE

HCLJ510-000604	Lufttrafikhændelse (Airprox)	
Dato / Tidspunkt (UTC):	11.11.2008 kl. 1511	
Hændelsessted:	15 nm sydsydvest for ML locator (324 KHz)	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	København CTA, lufttrafiktjenesteluftrum klasse E	
Luftfartøjer:	A	B
Registreringer:	Ukendt	Ukendt
Luftfartøjstyper:	ATR 42	ATR 72
Flyvehøjder(→ ↗ ↘):	FL 180↗	FL 180→
Flyveregler:	IFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:	VMC	VMC
Lysforhold:	Dagslys	
ATS:	ACC København (123,725 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report (ATSR), radardata, afskrift af ATC radio- og telefonkommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret	

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ) fik meddelelse om lufttrafikhændelsen fra Flyvesikringstjenesten d. 13.11.2008.

Flyvningens historie.

HCLJ har erstattet luftfartøjers kaldesignaler med XXXX.

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
	Luftfartøj A udførte en ruteflyvning fra Karup Lufthavn (EKKA) til Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH). Luftfartøj B udførte en ruteflyvning fra EKCH til EKKA.			
1453:26	Piloterne i luftfartøj B kaldte ACC København og rapporterede, at luftfartøjet var under stigning til FL 180 med kurs mod indflyvningspunktet RIKSU ved EKKA.			

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
1455:53	<p>Karup ATC var i telefonkontakt med ACC København for at anmode om en flyvevejklarering til luftfartøj A.</p> <p>Karup ATC : ”XXXX til Kastrup via TRANO i 190, hvis det kan lade sig gøre”.</p> <p>ACC København: ”Han.... cleared til Kastrup via TRANO i 170 level change og squawk 0007”.</p> <p>Karup ATC: ”0007 – Han er requesting 190, tror jeg”.</p> <p>ACC København: ”Okay, det kan han forvente”.</p>			
	Karup ATC gav piloterne i luftfartøj A en flyvevejklarering til EKCH via VOR TNO (117,400 MHz) i FL 190 og squawk 0007.			
1504:24	<p>Piloterne i luftfartøj A kaldte ACC København og rapporterede, at luftfartøjet var under stigning til FL 190 med kurs mod VOR TNO.</p> <p>Radarflyvelederen ved ACC København oplyste piloterne, at luftfartøjet var radaridentificeret.</p>	108°	57,3	10 300
1510:46	Radarflyvelederen ved ACC København kaldte piloterne i luftfartøj A ved luftfartøjets passage af FL 174 og anmodede dem om at bekræfte, at luftfartøjet ville flyve vandret ligeud i FL 170. Piloterne i luftfartøj A svarede ikke tilbage.	084°	7,7	600

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
1510:55 – 1511:14	<p>Radarflyvelederen ved ACC København anmodede igen piloterne i luftfartøj A om at bekræfte vandret ligeud flyvning i FL 170.</p> <p>Piloterne i luftfartøj svarede, at luftfartøjet var under stigning til FL 190. Radarflyvelederen gav piloterne en afværgeinstruktion om øjeblikkeligt at dreje 20° til højre.</p> <p>Radarflyvelederen gav derefter en afværgeinstruktion til piloterne i luftfartøj B om at dreje 10° til højre og gav trafikinformationer om luftfartøj A. Piloterne i luftfartøj B rapporterede, at de havde visuel kontakt med luftfartøj A.</p>	081° - 068°	6,8 - 5,2	400 - 100
1511:27	Piloterne i luftfartøj A fik instruktion om igen at flyve direkte til VOR TNO.	046°	4,3	200
1511:32	Den mindste henholdsvis horisontale og vertikale separation radarpræsenteredes, hvorefter separationen øgedes. Se bilag 1	038°	4,2	300
1511:33	Piloterne i luftfartøj B fik instruktion om at flyve direkte til EKKA.			
1511:38 - 1511:55	<p>Radarflyvelederen oplyste piloterne i luftfartøj A om, at der i radarsystemet var angivet en tildelt flyvehøjde på FL 170.</p> <p>Piloterne i luftfartøj A svarede, at de tidligere havde fået tildelt en flyvehøjde på FL 190, hvilket de ligeledes havde rapporteret ved første opkald til ACC København.</p> <p>Radarflyvelederen oplyste piloterne i luftfartøj A, at man ville kigge nærmere på hændelsesforløbet.</p>			

Tid t m sec	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation		
		Pejling (°)	Distance (nm)	Δ Højde (fod)
1512:07 - 1513:18	To gange var der telefonkommunikation mellem Karup ATC og ACC København med det formål at udrede hændelsesforløbet.			
1516:52 - 1517:52				

ATS instrukser (uddrag).

ATS instruks 3.

“2.2 Højdeadskillelsesminima

2.2.1 I flyvehøjder mindre end FL 290 skal adskillelsesminimum være nominelt 1000 fod.

ATS instruks 10.

”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. (Se også afsnittene 14.8, 14.9 og 14.10).

2.1 Generelt

2.1.1 Punkterne 2.3.1, 2.5.1, 2.12, 2.14, 2.15, 2.18 og 2.19 samt Tillæg A, afsnit 2.5 anvendes under udøvelse af koordination mellem ATS-enheder.

2.3.1 Ved talekommunikation skal anvendes engelsk eller dansk.

2.5.1 I talekommunikation skal der anvendes standardord, tal og standardudtryk som anført i afsnit 2.8, 2.9, 2.10 og 2.11.

Havarikommissionens vurderinger

Det er Havarikommissionens vurdering, at ikke optimal anvendelse af standardfraseologi kombineret med ufuldstændig tilbagelæsning af flyvevejklareringen mellem de involverede ATS enheder fik indflydelse på hændelsesforløbet.

Det er Havarikommissionens generelle opfattelse, at brug af standardfraseologi er et afgørende element til sikring af entydig, klar og kortfattet radiokommunikation.

Bilag 1.

Radarpræsentationen er udarbejdet af HCLJ.

