

HCLJ510-000846	Lufttrafikhændelse
Sted:	56° 08' N 011° 55' E
Dato/Tidspunkt (UTC):	26-05-2011 / Kl. 17:24:43
Klassifikation:	B) Safety not assured

Luftfartøjet

Registrering: SE-DIK
 Luftfartøjstype: MCDONNELL-DOUGLAS - MD 82
 Flyvningens formål: Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - International - Passenger
 Flyveregler: IFR
 Flyvningens fase: En route
 Sidste afgangssted: Danmark - EKCH (CPH): København/Kastrup
 Planlagt landingssted: Irland - EIDW (DUB): Dublin

Luftfartøjet

Registrering: OY-CIJ
 Luftfartøjstype: AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL - ATR 42-500
 Flyvningens formål: Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - Domestic - Passenger
 Flyveregler: IFR
 Flyvningens fase: En route
 Sidste afgangssted: Danmark - EKCH (CPH): København/Kastrup
 Planlagt landingssted: Danmark - EKYT (AAL): Alborg

Beskrivelse af hændelsesforløbet

OY-CIJ startede kl. 17:13 fra Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH). SE-DIK startede ligeledes fra EKCH ca. to minutter senere. Begge luftfartøjer fulgte en udflyvning, der bragte dem over det nordlige Sjælland.

Kl. 17:21 passerede SE-DIK (FL130) under OY-CIJ (FL160). SE-DIK fløj ca. 90 knob hurtigere end OY-CIJ. SE-DIK fik tilladelse af udflyvningskontrollen til at stige gennem FL160.

Kl. 17:24:43 begyndte SE-DIK at stige. På dette tidspunkt var SE-DIK (FL151) ca. 3,9 NM foran OY-CIJ (FL160), der var på samme kurs som SE-DIK.

Den gældende mindste separation mellem luftfartøjerne i dette område var horisontalt 5 NM eller vertikalt 1000 fod.

Kl. 17:25:01 var afstanden mellem luftfartøjerne 3,7 NM. OY-CIJ befandt sig i FL160 og SE-DIK befandt sig i FL155 under stigning.

Kl. 17:25:17 var OY-CIJ i FL160 medens SE-DIK var i FL161 under stigning. Afstanden mellem

luftfartøjerne var ca. 3,8 NM.

Kl. 17:25:45 var OY-CIJ i FL160 medens SE-DIK steg igennem FL170. Afstanden mellem luftfartøjerne var på dette tidspunkt ca. 4,0 NM. Mindste vertikale separation på 1000 fod imellem luftfartøjerne var herved etableret.

Begge luftfartøjer var under kontrol af samme udflyvningsflyveleder og på samme radiofrekvens, men luftfartøjerne befandt sig udenfor det område, hvor den mindre horisontale separation på 3 NM mellem luftfartøjer kunne bringes i anvendelse.

Havarikommissionens vurdering

Havarikommissionen vurderer, at der ikke var risiko for kollision, men at minimum separationen mellem luftfartøjerne blev underskredet.

Bilag 1

