

HCLJ510-2011-70	Luftrafikhændelse
Sted:	Copenhagen FIR
Dato/Tidspunkt (UTC):	08-12-2011 / Kl. 08:55:00
Klassifikation:	Airprox B) Safety not assured

Luftfartøjet:

Registrering:
 Luftfartøjstype: MILITARY - E-3F SENTRY
 Flyvningens formål: State flights – Military
 Flyveregler: IFR
 Flyvningens fase: En route
 Sidste afgangssted: Germany - ETNG (GKE): Geilenkirchen
 Planlagt landingssted: Germany - ETNG (GKE): Geilenkirchen

Luftfartøjet:

Registrering: OY-RJJ
 Luftfartøjstype: BOMBARDIER - CL-600 Regional Jet CRJ-1000
 Flyvningens formål: Commercial Air Transport
 Flyveregler: IFR
 Flyvningens fase: En route
 Sidste afgangssted: Norway - ENGM (OSL): Oslo/Gardermoen
 Planlagt landingssted: Denmark - EKYT (AAL): Aalborg

Beskrivelse af hændelsesforløbet:

Luftrafikhændelsen involverede to luftfartøjer. Det ene luftfartøj (CRJ2) var en passagerflyvning fra Oslo (ENGM) til Aalborg (EKYT). Det andet luftfartøj (E3TF) var et militært luftfartøj der udførte en lokal flyvning fra/til Geilenkirchen (ETNG).

I tidsrummet hvor denne luftrafikhændelse indtraf, var der turbulens i luftrummet i Københavns FIR. Dette kunne indebære at luftfartøjer ville anmode om at skifte flyvehøjde for at undgå turbulensen. Det var en enkelt flyveleder der havde kontrollen over området over Jylland, Vesterhavet og området nord for Aalborg (sector LVUV). Flyvelederen benyttede to forskellige radiofrekvenser hhv. 135,455 MHz og 126,055 MHz.

Kl. 0852:56 etablerede besætningen i CRJ2 radiokontakt med Copenhagen Control på frekvensen 135,455 MHz. Flyvelederen informerede besætningen om at han kunne se luftfartøjet (CRJ2) på sin skærm ("radar contact").

Kl. 0853:15 befandt CRJ2 sig i FL320 på strækningen fra Oslo imod Aalborg. På samme tidspunkt befandt E3TF sig i FL310 på strækningen fra Aalborg imod Oslo. Luftfartøjerne befandt sig på samme rute (track) og på modsatte kurser. Afstanden var på dette tidspunkt mere end 33 NM mellem luftfartøjerne. Luftfartøjet E3TF benyttede andre radiofrekvenser end det civile luftfartøj CRJ2, og var

blevet overleveret til en norsk flyveleder.

Kl. 0854:40 fik luftfartøjet CRJ2 tilladelse til at forlade sin flyvehøjde FL320 og gå ned til FL260, når besætningen bedømte at de var klar til nedgang ("descent when ready FL260"). På dette tidspunkt befandt luftfartøjerne sig 15 NM fra hinanden og på modsatrettede kurser.

Kl. 0855:23 begyndte CRJ2 sin nedgang fra FL320 imod FL260. Luftfartøjet E3TF var stadigvæk på modsat kurs i FL310. Afstanden var på dette tidspunkt 5,4 NM mellem luftfartøjerne. Besætningen om bord på CRJ2 fik en TCAS Traffic Advisory (TA). De kunne se det andet luftfartøj, E3TF, komme lige imod dem ("head on"), og stoppede nedgangen i FL318. Samtidigt fik besætningen visuel kontakt med luftfartøjet.

Kl. 0855:31 var CRJ2 i FL318, og E3TF var stadigvæk i FL310. Afstanden mellem luftfartøjerne var 3,7 NM, og den vertikale separation var 800 ft. Det gældende radaradskillelsesminimum på 5 NM eller 1000 ft var på dette tidspunkt underskredet.

Kl. 0855:47 passerede luftfartøjerne til højre om hinanden med en horisontal afstand på ca. 0,4 NM og en vertikal afstand på ca. 800 ft. Herefter blev afstanden mellem luftfartøjerne forøget og mindste radaradskillelsesminimum på 5 NM genetableret.

Flyvelederen observerede en advarsel på sin skærm (short term conflict alert).

Kl. 0855:50 instruerede flyvelederen CRJ2 om at dreje til højre for at undvige anden lufttrafik samt at forblive i FL320. Besætningen i CRJ2 informerede flyvelederen om at de allerede havde passeret det andet fly.

Et minut efter denne lufttrafikhændelse (kl. 0856:31) opstod en anden lufttrafikhændelse over Østjylland i samme kontrolområde (sector LVUV). [HCLJ510-2011-71].

Havarikommissionens vurderinger

Havarikommissionen vurderer at lufttrafikbelastningen i sektoren var middel på tidspunktet for lufttrafikhændelsen.

Havarikommissionen kan ikke udelukke at koncentrationen kortvarigt og ubevidst har været rettet imod andre elementer i lufttrafikbilledet hvilket kan have bevirket at flyvelederen ikke opfattede at der ville opstå en konflikt mellem luftfartøjerne.

Der opstod ikke risiko for kollision mellem luftfartøjerne. Lufttrafikhændelsen klassificeres som: B) Sikkerheden ikke tilsikret.