

HCLJ510-2011-71	Lufttrafikhændelse
Sted:	Copenhagen FIR
Dato/Tidspunkt (UTC):	08-12-2011 / Kl. 08:56:00
Klassifikation:	Airprox B) Safety not assured

Luftfartøjet:

Registrering: EI-DLY
 Luftfartøjstype: BOEING - 737-800
 Flyvningens formål: Commercial Air Transport
 Flyveregler: IFR
 Flyvningens fase: En route
 Sidste afgangssted: Spain - LEMG (AGP): Malaga
 Planlagt landingssted: Sweden - ESGP (GSE): Goteborg/Save

Luftfartøjet:

Registrering:
 Luftfartøjstype: BOEING - 737-800
 Flyvningens formål: Commercial Air Transport
 Flyveregler: IFR
 Flyvningens fase: En route
 Sidste afgangssted: Italy - LIRA (CIA): Roma/Ciampino
 Planlagt landingssted: Norway - ENRY : Rygge

Beskrivelse af hændelsesforløbet:

Lufttrafikhændelsen involverede to luftfartøjer. Det ene luftfartøj, A, var en kommerciel flyvning fra Malaga (LEMG) til Göteborg (ESGP). Det andet luftfartøj, B, var en kommerciel flyvning fra Rom (LIRA) til Rygge (ENRY). Begge luftfartøjer var af typen Boeing B737-800.

I tidsrummet hvor denne lufttrafikhændelse indtraf, var der turbulens i luftrummet i Københavns FIR. Dette kunne indebære at luftfartøjer ville anmode om andre flyvehøjder 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.

Luftfartøj A og luftfartøj B kommunikerede med Copenhagen Control på frekvensen 126,055 MHz.

Kl. 08:53:51 befandt luftfartøj A sig i FL390 på en nordøstlig kurs. Luftfartøj B befandt sig i FL360 på en nordlig kurs. Luftfartøjerne befandt sig på skærende kurser hvor luftfartøj A ville passere bagom luftfartøj B.

Kl. 08:55:07 anmodede besætningen i luftfartøj A om nedgang. Flyvelederen instruerede besætningen i luftfartøj A om at dreje 5 grader til venstre og om at gå ned til FL350.

Kl. 08:55:31 opstod der en anden lufttrafikhændelse nord for Aalborg i samme kontrolområde (sector

LVUV) [HCLJ510-2011-70].

Kl. 08:55:43 havde luftfartøj A afsluttet drejet på 5 grader til venstre og fløj ligeud under nedgang.

Kl. 08:55:55 var luftfartøj A stadigvæk under nedgang og befandt sig i FL381, imens luftfartøj B fortsat befandt sig i FL360. Afstanden mellem luftfartøjerne var 5,5 NM.

Radersystemet gav flyvelederen en advarsel (short term conflict alert), men advarslen blev relateret til en anden lufttrafikhændelse nord for Aalborg.

Kl. 08:56:28 var luftfartøj A stadigvæk under nedgang og befandt sig i FL370, imens luftfartøj B fortsat befandt sig i FL360. Afstanden mellem luftfartøjerne var reduceret til 4,0 NM.

Kl. 08:56:31 var luftfartøj A stadigvæk under nedgang og befandt sig i FL369, imens luftfartøj B fortsat befandt sig i FL360. Afstanden mellem luftfartøjerne var 3,9 NM. Det gældende radaradskilleelsesminimum på 5 NM eller 1000 ft var derved underskredet.

Kl. 08:56:55 var luftfartøj A stadigvæk under nedgang og befandt sig i FL362, imens luftfartøj B fortsat befandt sig i FL360. Afstanden mellem luftfartøjerne var 3,6 NM. Afstanden mellem luftfartøjerne blev herefter forøget, og var kl. 08:57:35 forøget til 5,1 NM hvorved den horisontale separation var blevet genetableret. Luftfartøj A passerede bagom luftfartøj B.

Kl. 08:57:44 anmodede besætningen i luftfartøj A om yderligere nedgang, og flyvelederen instruerede besætningen i luftfartøj A om at gå ned til FL130.

Havarikommissionens vurderinger

Luftfartøj A blev instrueret om at dreje 5 grader til venstre. Denne kursændring bevirkede at luftfartøj A stadigvæk ville passere bagom luftfartøj B, men med en mindre horisontal separation. Var luftfartøj A blevet instrueret om at korrigere kursen til højre i stedet for til venstre, ville separationen mellem luftfartøjerne være blevet forøget.

Den horisontale separation mellem luftfartøjerne blev kortvarigt underskredet med ca. 1,4 NM i tidsrummet fra 08:56:31 til 08:57:35. Havarikommissionen vurderer at underskridelsen var mindre og kortvarig, og at der ikke opstod risiko for kollision.

Lufttrafikhændelsen klassificeres som: B) Sikkerheden ikke tilsikret.