

HCLJ510-000599	Lufttrafikhændelse
Sted:	73 nm W VOR VES (116,600 MHz)
Dato/Tidspunkt (UTC):	03-11-2008 / Kl. 17:34:00
Klassifikation:	C) No risk of collision

Luftfartøjet:

Registrering:	UNKNOWN
Luftfartøjstype:	DE HAVILLAND - DHC8-400
Flyvningens formål:	Commercial Air Transport - Non-revenue operations - Ferry/positioning
Flyveregler:	IFR
Flyvningens fase:	En route
Sidste afgangssted:	United Kingdom - EGTG (FZO): Bristol/Filton
Planlagt landingssted:	Denmark - EKCH (CPH): København/Kastrup

Luftfartøjet:

Registrering:	UNKNOWN
Luftfartøjstype:	MILITARY - F-16
Flyvningens formål:	State flights - Military
Flyveregler:	IFR
Flyvningens fase:	En route
Sidste afgangssted:	Denmark - EKSP (SKS): Skrydstrup (Mil)
Planlagt landingssted:	Denmark - EKSP (SKS): Skrydstrup (Mil)

Beskrivelse af hændelsesforløbet

En formation af to F-16 fløj natflyvningstræning (omskoling med Night Vision Googles) i et særligt tildelt træningsområde vest for Esbjerg (TSA - Fanoe). Området var tildelt i højdebåndet fra FL 105 til FL 660. Formationen var underlagt en militær flyvekontrolenhed. Formationen fløj fra øst mod vest.

Grundet en revne i en af frontruderne fløj DH8D vandret ligeud i FL 100. DH8D var underlagt en civil flyvekontrolenhed. Luftfartøjet fløj fra vest mod øst.

De involverede flyvekontrolenheder koordinerede DH8Ds passage af det tildelte træningsområde ved at hæve den nedre vertikale grænse fra FL 105 til FL 110, således at luftfartøjet (DH8D) kunne fortsætte vandret ligeud i FL 100 (under det tildelte træningsområde).

Grundet uopmærksomhed fra fartøjschefen i det ene F-16 luftfartøj, fløj det gennem den tildelte nedre vertikale grænse (FL 110) og ned til FL 096. Fartøjschefen i F-16 havde kontinuerligt visuel kontakt med det andet luftfartøj (DH8D). Den mindste henholdsvis horisontale og vertikale separation blev på radarskærm billedet præsenteret til at være 3,2 nm og 400 fod. Begivenheden indtraf i lufttrafiktjenesteluftrum klasse G.

Havarikommissionens vurdering

Begivenheden indtraf i lufttrafiktjenestelufrum klasse G, hvor der ikke var krav til ATC adskillelse mellem IFR og IFR lufttrafik. Det ene F-16 luftfartøj fløj utilsigtet gennem træningsområdets nedre vertikale grænse, men fartøjschefen i F-16 manøvrerede ud fra en kontinuerlig visuel kontakt med DH8D. Det er derfor Havarikommissionens opfattelse, at handlingen ikke medførte en risiko for kollision.