

REDEGØRELSE

HCLJ510-000845	Lufttrafikhændelse	
Dato / Tidspunkt (UTC):	6.5.2011 kl. 0454	
Hændelsessted:	2,5 NM vest for Aalborg Lufthavn (EKYT)	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	Aalborg TMA, lufttrafiktjenesteluftrum klasse D	
	A	B
Registreringer:	OY-MRH	OY-BDC
Luftfartøjstyper:	B737-700	PA28R
Flyvehøjder(→ ↗ ↘):	↗	→
Flyveregler:	IFR	VFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:	VMC	VMC
Lysforhold:	Dag	
ATS:	Aalborg TWR og APP (118,300 MHz og 123,975 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Incident Report (ATIR – luftfartøj A), radardata, talekommunikation, samt Havarikommissionens egne undersøgelser.	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	C) Ingen risiko for kollision	

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog d. 15.5.2011 kl. 1340 meddelelse om hændelsen fra operatøren af luftfartøj A.

Faktuelle oplysninger

Flyvningens forløb

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	Luftfartøj A udførte en ruteflyvning fra Aalborg Lufthavn (EKYT) til Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH). Piloterne i luftfartøj A var i radiokontakt med Aalborg TWR på frekvens 118,300 MHz		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	<p>Luftfartøj B udførte en VFR flyvning fra Skive Lufthavn (EKSV) til Sindal Lufthavn (EKSJ).</p> <p>Piloten i luftfartøj B var i radiokontakt med Aalborg APP på frekvens 123,975 MHz.</p> <p>Den samme flyveleder betjente begge radiofrekvenser. Der var retransmission på 118,300 MHz og 123,975 MHz.</p>		
04:46:24 - 04:46:54	<p>Piloten i OY-BDC kaldte Aalborg APP, og rapporterede at OY-BDC var på en VFR flyvning fra EKSV til EKSJ.</p> <p>Flyvemaskinens position var ved Vesthimmerland Flyveplads (EKVH), og flyvehøjden blev rapporteret til at være 2200 fod. Flyvehøjden blev radarpræsenteret til at være 2300 fod.</p> <p>Piloten i OY-BDC anmodede om tilladelse til at krydse Aalborg TMA.</p> <p>Aalborg APP gav piloten i OY-BDC tilladelse til at krydse Aalborg CTR og TMA på QNH 1021.</p>		
04:47:47	Piloten i OY-BDC fik instruktion om at indstille transponderkoden 4515.		
04:48:44 - 04:49:18	<p>Piloterne i OY-MRH fik tilladelse til at flyve til EKCH via VOR TNO (117,400 MHz) i FL 240. Transponderkoden var 0271, og efter start skulle OY-MRH stige lige ud til 2000 fod og dreje til venstre mod VOR TNO.</p>		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Distance [nm]	Δ Højde [fod]
04:50:20 - 04:50:31	<p>Piloterne i OY-MRH rapporterede at OY-MRH kunne starte fra position B bane 26R.</p> <p>Piloterne i OY-MRH fik instruktion om at køre ad rullevej B ind på bane 26R og vente.</p> <p>OY-BDC blev radarpræsenteret til at være på en position 11,7 nm sydvest for EKYT i 2300 fod.</p>		
04:50:57 - 04:51:03	<p>Piloterne i OY-MRH fik tilladelse til at starte på bane 26R.</p> <p>OY-BDC blev radarpræsenteret til at være på en position 10,3 nm sydvest for EKYT i 2300 fod.</p> <p>Se bilag 1.</p>		
04:53:47 - 04:54:11	<p>Piloterne i OY-MRH fik trafikinformation om OY-BDC samt instruktion om at stige lige ud.</p> <p>Piloterne i OY-MRH rapporterede at en Traffic Collision Avoidance System (TCAS) Resolution Advisory (RA) var blevet aktiveret i cockpittet.</p> <p>Piloten i OY-BDC fik trafikinformation om OY-MRH samt instruktion om at fortsætte VFR mod nord.</p> <p>OY-MRH og OY-BDC fløj på skærende kurser.</p> <p>Se bilag 1.</p>	3,3 - 1,8	1700 - 800

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	Piloterne i OY-MRH havde visuel kontakt med OY-BDC. OY-BDC radarpræsenteredes til at foretage et drej mod højre.		
04:54:33	Den mindste horisontale og vertikale mellem OY-MRH (2000 fod) og OY-BDC (2400 fod) radarpræsenteredes. Se bilag 2.	0,4	400

ATS instruks 2 (uddrag)

”Klasse D: IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger. Der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger indbyrdes, og IFR-flyvninger vil modtage trafikinformationer om VFR-flyvninger. VFR-flyvninger vil modtage trafikinformationer om alle andre flyvninger.”

BL 7-1 Bestemmelse om luftrafikregler

”4.2 Undgåelse af sammenstød

Luftfartøjschefen har pligt til at foretage sådanne manøvrer, herunder undvigemanøvrer baseret på Resolution Advisories fra ACAS udstyr der bedst tjener til undgåelse af sammenstød. Intet i luftrafikreglerne kan fritage luftfartøjschefen fra denne pligt.

Anm.: Det er vigtigt at cockpitbesætningen udviser årvågenhed med henblik på at opdage mulige konflikter med andre luftfartøjer uanset typen af flyvning eller luftrumsklassen hvori flyvningen udføres samt under kørsel på trafikområdet på en flyveplads.

4.2.1 Flyvning i nærheden af andre luftfartøjer

Et luftfartøj må ikke flyve så nær andre luftfartøjer at der kan opstå fare for sammenstød.

4.2.2.2 Luftfartøjer på skærende kurser

Når to luftfartøjer i samme eller omtrent samme højde styrer kurser som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt.”

Havarikommissionens vurderinger

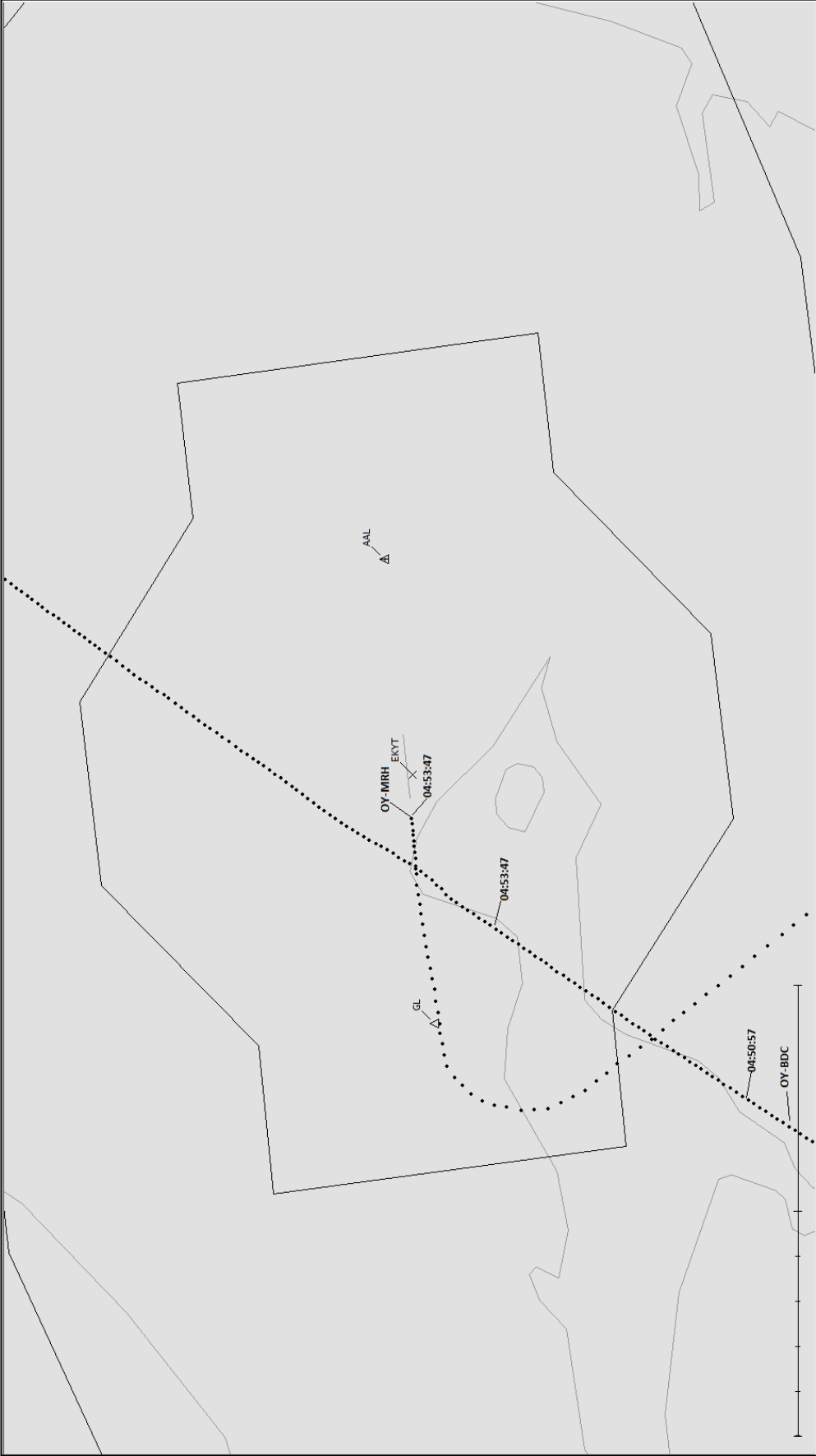
Hændelsen indtraf i lufttrafiktjenesteluftrum klasse D, i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

Havarikommissionen skønner at hastigheden (closure rate) hvormed de to luftfartøjer nærmede sig hinanden på skærende kurser, aktiverede TCAS i OY-MRH.

Det er Havarikommissionens opfattelse at kombinationen af ATC trafikinformationer og frekvensretransmission styrkede de involverede piloters positionsbevidsthed. Hertil skal lægges indbyggede forsvarsbarrierer såsom TCAS (OY-MRH) og de generelle lufttrafikregler (vigepligt (OY-BDC)).

Ovennævnte forhold skønnes i kombination at have reduceret risikoen til ingen risiko for kollision.

Bilag 1



Bilag 2

