

LUFTTRAFIKHÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2012-168
UTC dato: 29-10-2012
UTC tid: 10:47
Begivenhed: Significant incident
Sted: EKBI
Klassifikation: C) No risk of collision

Fly

Registrering: OY-HPJ
Flytype: OTHER (206(BELL HELICOPTER))
Flyveregler: Special VFR
Operationstype: General Aviation Flight Training/Instructional
Flyvefase: Manoeuvring
Flykategori: Rotorcraft Helicopter
Sidste afgangssted: Denmark EKBI (BLL): Billund
Planlagt landingssted: Denmark EKBI (BLL): Billund

Registrering:
Flytype: DORNIER 328
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: Approach
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: United Kingdom EGCC (MAN): Manchester/Intl
Planlagt landingssted: Denmark EKBI (BLL): Billund

Flyvningens forløb

Piloten i fly A (Bell 206 helikopter) anmodede kontroltårnet i EKBI om taxi fra hangar til Heligrass-området, beliggende syd for bane 09/27 mellem rullevej G2 og kontroltårnet, udenfor lufthavnens indhegnede område. Dette blev bevilget af flyvelederen i kontroltårnet, der derefter spurgte piloten i fly A om dennes intentioner. Piloten i fly A anmodede om, at måtte udføre nogle VFR landingsrunder. Flyvelederen i kontroltårnet gav instruktion om, at der kunne forventes venstre-runder i baneretning 27, Special VFR i en højde af 1000 fod eller lavere. Denne instruktion blev læst tilbage af piloten i fly A.

Fly B (Dornier 328JET) befandt sig på 4,5 nm finale til bane 27 i EKBI, da piloterne i fly B kontaktede kontroltårnet. Flyvelederen i kontroltårnet kvitterede og gav derefter tilladelse til piloterne i fly B til at lande på bane 27.

Kort tid efter observerede flyvelederen, at fly A var startet fra Heligrass-området uden at have anmodet om eller modtaget start tilladelse af flyvelederen. Samtidigt befandt fly B sig på ca. 2 nm finale til bane 27. Fly A blev efter returnering til Heligrass-området instrueret af flyvelederen i kontroltårnet om at forblive på jorden.

Flyvelederen i kontroltårnet oplyste til Havarikommissionen, at han efter at have instrueret piloten i fly A om forventet tilladelse besluttede at holde fly A på jorden indtil fly B var landet, da "tårnadskillelse" kunne blive svær at opretholde grundet lave værdier for sigtbarhed og skyhøjde. Denne beslutning blev dog ikke videregivet til piloten i fly A

Tidsrummet fra sidste instruktion fra flyvelederen i kontroltårnet til piloten i fly A, og til flyvelederen observerede at fly A var startet, var ca. 6 minutter.

Den mindste horisontale og vertikale separation mellem fly A og B var 2,5 nm hhv. 800 fod.

Havarikommissionens vurderinger

- piloten i fly A misforstod muligvis instruktionen om forventet tilladelse som en starttilladelse
- tidsrummet fra instruktionen blev givet til fly A startede på ca. 6 minutter kan have haft indvirkning på pilotens opfattelse af instruktionen

Havarikommissionen vurderer, at denne hændelse ikke medførte nogen risiko for kollision.