

<b>HCLJ510-2011-20</b>	<b>Lufttrafikhændelse</b>
Sted:	1 NM North of AAL VOR
Dato/Tidspunkt (UTC):	22-09-2011 / Kl. 08:35:00
Klassifikation:	Airprox D) Risk not determined

**Luftfartøjet:**

Registrering: OY-CIN  
Luftfartøjstype: AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL - ATR 72-200  
Flyvningens formål: Commercial Air Transport  
Flyveregler: IFR  
Flyvningens fase: Approach  
Sidste afgangssted: Norway - ENGM (OSL): Oslo/Gardermoen  
Planlagt landingssted: Denmark - EKYT (AAL): Alborg

**Luftfartøjet:**

Registrering: OY-MCB  
Luftfartøjstype: CESSNA - 182  
Flyvningens formål: General Aviation  
Flyveregler:  
Flyvningens fase:  
Sidste afgangssted:  
Planlagt landingssted:

**Beskrivelse af hændelsesforløbet:**

Flyvningen hvorunder lufttrafikhændelsen indtraf, var en passagerflyvning fra Oslo (ENGM) til Alborg (EKYT).

Luftfartøjet, OY-CIN, kom ind i Alborg-området fra nord under nedgang. Luftfartøjet passerede ca. 2500 til 3000 fods flyvehøjde, og kom under skyerne. Samtidigt fik luftfartøjet tilladelse til en visuel højrehåndsanflyvning til bane 26R. Da luftfartøjet nærmede sig AAL VOR konstaterede besætningen at det ikke ville være muligt at udføre en direkte stabiliseret anflyvning. Besætningen anmodede derfor om at udføre et 360 graders drej til højre hvilket tårnet gav tilladelse til.

Et andet luftfartøj, OY-MCB, havde fået tilladelse til at flyve sightseeing over Alborg. Tårnflyvelederen spurgte OY-MCB om flyets position var øst for pladsen hvilket fartøjschefen bekræftede, og tilføjede at han havde OY-CIN i sigte.

Da OY-CIN befandt sig i et højredrej nord for AAL VOR, indikerede luftfartøjets TCAS (TA) at der var anden flytrafik nær luftfartøjet (OY-MCB). Besætningen havde ikke fået trafikinformationer om andre fly. Besætningen fik visuel kontakt med det andet fly (OY-MCB) i sin kl. 10 position. Herefter indikerede luftfartøjets TCAS en RA climb. Besætningen fulgte TCAS instruktionen, og luftfartøjet begyndte at stige. Da luftfartøjet befandt sig i 2400 fods flyvehøjde, angav luftfartøjets TCAS at

afværgemanøvren ikke længere var nødvendig (CoC). OY-CIN fik herefter en ny anflyvningstilladelse til bane 26R, og landede uden yderligere begivenheder indtraf.

Havarikommissionen har ikke kunnet genskabe situationen ved brug af radarata, og klassificerer derfor begivenheden som D) Risk not determined.