

信息通告



航空安全自愿报告系统

通报号: S-I1700305/0045

密 级: 无 (保密/无)

发 送: 民航局航空安全办公室, 飞标司, 空管办

抄 送: 各地区管理局, 各地区空管局, 各运输航空公司, 各机场

主 题: 飞机穿越风险

关键词: 快速穿越程序 Flash through Procedure;

日 期: 2017-03-05

来 源: 航空安全自愿报告系统 SCASS, 孙瑞山

电 话: 800 818 1357

Email : sunrsh@hotmail.com

网 址: <http://scass.air-safety.com>

信息通告是航空安全自愿报告系统 (SCASS) 发布信息的一种形式。SCASS 将来自国内外影响安全运行的有关信息以信息通告的形式不定期出版, 旨在及时向政府部门和相关企业通报安全信息, 促进信息共享。

本期提要

本期信息通告收录了 4 篇来自美国航空安全报告系统 ASRS 发布的告警信息, 主要涉及民用航空运行过程中飞机快速穿越、交通信息通报、地空数据链变更以及空域冲突等运行风险, 希望有关单位对此类事件有所警觉, 并积极采取预防措施。

1. ATC 飞机快速穿越程序问题

AB 2016:30/8-4 1385456, 1379464, 1377699 11/1/2016

关键词：快速穿越程序 Flash through Procedure

报告号：1385456

时间：2016 年 9 月

事件描述：

X 飞机正向东南方向飞行，飞行高度为 FL330。该飞行高度是下个扇区——27 扇区的最高飞行高度。当时我正准备移交飞机。我以为自己已经将飞机移交给 27 扇区，但是却将飞机错误的移交至 26 扇区。26 扇区位于 27 扇区的正上方。等到我再次查看到 X 飞机时，数据显示飞机的暂时高度为 FL350，而且飞机已被移交至 26 扇区。

因为我认为自己将飞机快速移交至 27 扇区，我以为 27 扇区在接收到快速穿越飞机之后再将其移交至 26 扇区，并输入临时高度。因此我将 X 飞机的飞行高度调至 FL350。因为我已在 WYNDE 进场程序上设置了 ORD 航线与飞行间隔。当时 Y 飞机正处于 FL320 高度，并朝我的方向飞来，所以我已设置了 ORD 进场的数据库。这时，X 飞机和 Y 飞机的飞行间隔显然不够充足，所以我让 X 飞机加速爬升穿越 FL330 高度。由于我的操作指挥，都是建立在假定 27 扇区能够处理该情况的基础上，所以我将飞机移交到 26 扇区。短时间之后，我意识到 X 飞机依旧还在 FL310 高度层。

尽管对于快速穿越程序褒贬不一。但是在这种情况下，如果不存在快速程序，我就不会注意到将飞机移交错误扇区的问题，也就不会这样积极协调变更这种状况。

概述：

ZOB 管制员报告说将某架飞机移交至错误扇区，差点导致危险接近。报告者错误地认为，接收到飞机的扇区会将快速穿越飞机移交给下一个相连扇区。

2016:30/8-4 1379464 11/1/2016

关键词：快速程序

报告号：1379464

时间：2016 年 8 月

事件描述：

当 IND 扇区移交 X 飞机时，我当时处理的空域流量很稳定，大部分都是 ORD 和 MDW 进场飞机。X 飞机在 VHP 南方，正在从 34000 英尺的高度下降至 30000 英尺高度的过程中，准备降落 FWA。X 飞机的飞行高度偏高，当时我意识到应该变

更 X 飞机的飞行高度，将其高度降低至我控制的高度层。于是，我呼叫 IND 雷达中心，并要求他将 X 飞机航向调整为 350 度。这样的话，X 飞机就可以和另一架 Y 飞机平行了。当时，Y 飞机正在从 26000 英尺的高度降落至 24000 英尺，我将 Y 飞机移出进场区域：高度在 28000 英尺从西北方向由 MKE 穿越至 ZAU 的空域范围。

我将飞机 X 移交至 LOGAN 扇区 (G34)，并将飞行高度调至 23000 英尺。而飞机 Y 当时正在 OKK 上方，飞行高度为 24000 英尺。这样的话，飞机 X 就低于飞机 Y 的飞行高度。当我将飞机快速移交给 G32 (OKK) 扇区时，飞行数据显示，飞机 X 的高度是 23000 英尺，航向为 350 度。当飞机即将离开扇区范围时，OKK 并没有接收这架飞机。我再次呼叫 G32 接收 X 飞机。随后，我又重复请求了多次，但是都没有成功。当飞机 X 的飞行高度低于 24000 英尺，将下降至 23000 英尺的时候，飞机其实已经脱离 G32 扇区的范围，但是我却还没有将飞机移交出去。

G32 扇区同样也没有接收 Y 飞机的移交，当时飞机正将进入 MDW 扇区，正位于在 OKK 上方。于是，我决定仅仅将 X 飞机调整到 G32 的频率，而 Y 飞机的频率调整到 G34 扇区，因为，Y 飞机仍然位于 G34 扇区的飞行区域。然而，就在我调整过 X 飞机的频率之后，G32 扇区的管制员呼叫我，并指责我在没有将飞机移交的情况下，将 X 飞机调整到他的频率。同时，他还想了解飞机的现行高度，因为“他没有允许飞机下降”。我简直不能相信，他竟然说出这样的话。本来是他故意不接电话，没有接收移交过去的飞机，而现在他竟然倒打一耙。在我们扇区内，有很多人与这位管制员有过纠纷。在我所处理过的所有 FWA、MDW 和 ORD 进场飞行过程中，从未有过任何一次 FWA 进场时的下降过程，需要得到许可的情况。

我认为，我很清楚地表达了自己的意愿，一直在试图将 X 飞机移交出去。但是在想尽各种办法之后，我还是没能在空中将 FWA 进场调整到 Chicago Metro 进场高度之下。而且，这位 G32 扇区的管制员，缺乏职业素养，只喜欢制造各种问题，导致我的操作行为违规。无论如何，他都没有理由和我争辩。他的所作所为，完全是不能容忍的。

概述:

ZID 的管制员报告称，与相邻扇区的管制员之间产生了移交纠纷。在电话呼叫，并且将飞机快速移交之后，相邻扇区的管制员并没有接收这架飞机。在没有将飞机成功移交之前，ZID 的管制员依然改变了飞机频率。

2016:30/8-4 1377699 11/1/2016

关键词: 快速程序

报告号: 1377699

时间: 2016 年 8 月

事件描述:

我注意到在 34/35 空域内,飞往 SDF 的 X 飞机和飞离 IND 的 Y 飞机的飞行间隔低于标准距离。冲突警告的产生让我了解到相邻管制员管控区域内的情况。当时我并没有与任何飞机联络。X 飞机正处于快速穿越的飞行过程中,该过程在 SOP 程序中都有描述。SDF 进场会在 FRIZN 发布 110 高度。这架飞机快速向我飞来,我接受了飞机移交,但是周围并没有其他飞机,所以快速穿越的 X 飞机进入了 Louisville 进近程序。我继续观察周围空域状况,不久之后,我注意到飞行冲突警告消失了。两架飞机当时都在 34/35 高度层,并且管制员在尽职尽责指挥飞机航行。

我立即查看从 IND 离场的 Y 飞机,该飞机已经完成航向信息录入。虽然飞机当时既不在我的空域范围也不在我的频率范围之内,但是我仍然关注它的飞行过程。监督人员当时正在关注这个情况,并要求我在 X 飞机上放置一个光圈。随后,我们注意到 Y 飞机当时发布了 170 高度信息,但是这架飞机当时已经从此高度爬升,现在飞机又准备重新下降到该高度层。X 飞机一直没有转向,但是出现在 FL180 高度层。当 X 飞机位于 FL181 时,Y 飞机正处在 173 高度、X 飞机的背后,并进入 X 飞机的扫描范围之内。

尽管此次事件没有发生在我负责的空域范围之内,飞机也不在我的联系频率之内,但是我一直在关注事件进展情况。我一直注意飞机的航向信息和转弯信息,新高度层的发布,让我意识到这次冲突事件被成功解决。

快速穿越程序可能在这次事件中是一个诱导因素。虽然我并不了解在那片空域范围内到底发生了什么事情,但是从我的角度而言,管制员低估了飞机的性能和飞行速度,而且发布的管制信息并没有起到预期的效果。

概述:

一名 ZID 的管制员报告称,在工作过程中,他发现另外一名管制员指挥空域内有两架飞机飞行间隔过近,但是这两架飞机并不是由他负责。报告者声称可能是飞机快速穿越程序导致此次事件的产生。

2. TFR 入侵 (信息通报问题)

AB: 2016:20/8-2 1278016, 1116016, 1266781 9/30/2016

关键词: 临时飞行限制区, TFR (Temporary Flight Restriction)

报告号: 1282360

时间: 2015 年 7 月

事件描述:

在飞机起飞之前,我检查了航行通告和 TFR 信息。在航路中,我征求波音

塔台的许可，允许我在 Elliot Bay 靠近西雅图市区的空域，由西向东航行，在距离海滨 1 英里的地方从西北方向切入 500 英尺高度的西侧点。随后，我的请求被许可了，并执行了上述操作。在报告飞机位于西北方向之后，塔台告诉我，飞机在雷达上没有显示，需要将飞机调整至 VFR 模式，允许进行频率变更。我在航前所进行任何准备活动，都没能让我了解到这片区域内有 TFR。坦白讲，除非是变成铁杆运动迷，我才能了解每一次重大运动事件。我不确定自己是否遇到麻烦，或者这些 TFR 仅仅是一种方式，来阻止那些狂热的想干扰运动活动的飞行员。我曾查阅过 FAA 通告中关于体育 TFR 活动的规定，对相关概念有所了解。但是如果事件重要到，需要制定 TFR，那么也应该足够重要到可以在航行通告和 TFR 网站上给予通知。只有在当我在从北侧离场时，调频到 PAE 的自动航段情报服务(ATIS) 频段，里面才有提到此次 TFR 活动的消息。

概述:

一位小型飞机的飞行员，在航行期间一直与空管中心保持联络，并且在飞行之前检查过航行通告，但是误入体育活动 TFR，该区域位于 BFI 附近。

2016:20/8-2 1278016 9/30/2016

关键词: 临时飞行限制区, TFR

报告号: 1278016

时间: 2015 年 7 月

事件描述:

从大熊城机场离开之后，我误入消防 TFR 活动范围，活动区域位于机场南侧。在通告航前简报信息时，我使用的是 EFB（电子飞行包）系统，在查询 EFB 系统的图示信息之后，今早我并没有下载 TFR 的活动边界图。以后，我会直接从 FAA 或者由能够链接到 FAA 信息的业务来获取相关简报信息。

概述:

一位飞行员报告称，由于 EFB 软件没有及时更新信息，导致其误入消防 TFR 活动区域。

2016:20/8-2 1116016 9/30/2016

关键词: 临时飞行限制区, TFR (Temporary Flight Restriction)

报告号: 1116016

时间: 2013 年 9 月

事件描述:

在 2500 英尺高度的 MSL 区域 (B 等级下的空域)，我进行了一段短途的 VFR 飞行过程，在进近过程中，从 ZZZ 飞至 ZZZ1 区域，该区域是 C 等级空域。航前，

我在网上确认了天气状况，并在 FAA 网站上确认了 TFR 的图示位置。在航行过程中，我在初始阶段的高度限制为 2000 英尺，随即被允许恢复到正常高度。当时飞机距离目的地约 30 海里，我直接朝向目的地方向飞去。但是，进近管制让我立刻将航向调整为 270 度，因为我进入了 TFR 的活动区域。该活动是在某所大学体育场举行的一场球类活动。但是在航前信息查询时，我没有收到任何有关该活动的消息。难道我们需要记得所有球类活动的开始时间和活动场所吗？我建议通报所有的 TFR 活动信息，不要让飞行员在每一次飞行活动前，都要向航行保障寻求帮助。随着网络技术的发展，完全可以做到实时更新活动信息（而不是政府一再声称对最新信息不负责）。

概述：

一架 B35 飞机的飞行员声称，在航前确认过 FAA 网站上的 TFR 信息，但是在航行过程中，仍然误入某高校体育场上方的 TFR 区域。

2016:20/8-2 1266781 9/30/2016

关键词：临时飞行限制区，TFR（Temporary Flight Restriction）

报告号：1266781

时间：2015 年 5 月

事件描述：

当时我正在从河谷的往返航班上。航线还是 ZZZ-VPKGO-traintressel，以 45 航向切入 PAO，这条航线我已经飞过许多次，一直遵循 Norcal 的指挥，直线飞行到 Leslie Salt 附近，再移交给 PAO 塔台为止。像以往一样，我在 KGO 附近 25 英里的地方，从 6500 英尺高度下降了 500 英尺。在到达 Leslie Salt 之前，NorCal 已将飞机移交。在 NorCal 塔台的指引下，我与 PAO 塔台联络。当时飞机高度约为 2500 英尺，位于 Leslie Salt 和 KGO（D 等级空域之外）之间，并向塔台请示，向 KGO 航行，45 度航向切入 Traintressel，由于飞机高度偏高，速度偏大。塔台回复，批准该请求。随后，我回答到，我会直飞 KGO，随后 Traintressel。塔台随后指出飞行前方两个位置的空中流量情况。其中一个基本处于同一高度，另一个高度偏低。塔台要求对收到的信息进行确认，随后我立刻给予回应。塔台要求飞机保持在 2500 英尺高度，但是没有说明原因（我认为可能是在进行飞机移交或者之后）。在 2300 英尺高度，我又重新确认了空中的情况。塔台，第一次，用十分迅速的声音提醒我在 Leslie Salt 附近有 TFR 活动。这是第一次别人提醒我附近有 TFR 活动，而且此时我可能正处在活动区域上方。我在航前确认过的 PAO ATIS 备忘录中没有此信息。在此之前 Norcal 的三位管制员也没有任何提醒！我在 Patterson 附近 XA: 35 接收到更新过的 PAO ATIS 信息中，当时飞行高度为 6500 英尺，但是在信息更新中也没有该信息。而且，在 PAO 塔台的指挥过程中，除了最初的呼叫之外，随后的三次移交过程中都没有提起此类信息。

当 PAO 塔台终于提起，在我的飞行区域内有 TFR 活动时，当时飞机的飞行高度仍然保持在 2500 英尺(当时，我在 B 等级空域的 2 英里外，即将进入该空域!)。我回应道：“那会导致我直接进入 B 等级空域”。但是塔台没有任何回应，直到我接近 Traintressel，才被允许在 31 跑道#2 降落。

我不知道在距离 TFR 活动区域 2 英里时，飞机是否是在 2000 英尺。这种情况实在令人心惊胆战，我所能记得的就是在距离 KGO 2 英里的时候，飞行高度为 2300 英尺，随后飞机就开始下降。

我知道，根据 91 部规章要求，我必须了解与目的机场相关的所有相关信息。而我在航前也与 PAO ATIS 沟通，以便能获取信息。然而，那时 TFR 还没有实施。所以，如果一名飞行员在航行过程中，遇到了“突然出现”的 TFR 活动，他们怎样才能辨别管制员在通报信息时是否有延误呢？

最后，在 PAO 降落之后，我检查了自己的手机信息，发现纽瓦克警察局是此次 TFR 活动的主要负责人。从什么时候开始，一个地方警察局都可以随时发布 TFR 活动了？需要警察出面的情况，发生在纽瓦克的地面上，但是发布 TFR 又是为了什么？

概述：

一名通航飞行员，在进近过程中接到 PAO 塔台的通知，一项法定 TFR 活动区域正好处在他的进近路线上，在其飞行高度之下，2000 英尺高度。而在此之前，飞行员对此一无所知。他认为此类消息应该在 PAO ATIS 中给出通知。

3. 管制员-飞行员数据链通信(CPDLC) 变更许可异常

FYI: 2016:28/8-3 1369568 11/1/2016

关键词：变更许可

报告号：1369568

时间：2016 年 7 月

事件描述：

CPDLC 放行许可变更问题；在提交的问题报告中，这个系统可能会导致十分危险的情况发生。

通常情况下，变更后的放行许可，并不会讲明改变程序后，该如何从标准仪表离场程序 (SID) 变更为正常航线。SID 改变了 (TRUKN 到 NIITE)，更改后的航线也只是说，在 TIPRE 之后直接转向 DTA。所以，在 DTA 之前，我们是否还需要飞往 JSICA 呢？获得许可了吗？这到底是什么意思？这着实让我很困惑。我拿出航图，让副驾驶给放行许可发布席打电话。但是，在还没有确认这条信息之前，我们又被重新规划了航线。随后，副驾驶告诉我，上周他也遇到过类似的语意不

清的放行许可，但是导致机组遇到了麻烦。他们并不是故意设计这类错误。我也曾听其他飞行员说起这类问题，这其实是很常见的问题！但是这类问题的风险太高，不能容忍。

在我 35 年的飞行经历中，我从未碰到过比这个运行更糟的系统了。它会一直保留 PDC 信息，直到这类信息被筛选出来。然而，这对于安全的放行许可而言，信息并不充足。如果，一个航线修改后，得到放行许可；但是，事实上你并不了解接下来要怎么操作，那么这种航线变更许可是不能接受的。生长期疼痛吗？我理解。但是这并不是合适的时机。飞机的尾翼还在继续摇摆。我们这些操作员还在绞尽脑汁的思考，到底有哪些改进措施，能让管制员的生活变得更轻松些，但是这些反倒使飞行员和乘客们的生活变得更艰难了。

存在过多的带有速度和穿越的 SID 和 STAR 信息，在航行过程中，这些信息会经常改变或者变更，这个系统问题也需要认真对待。在以 500 英里/小时的速度高速飞行时，如果对“便捷性的含义”（在穿越飞行时，飞行速度为 280 或者较慢的时候 210）理解不够深入的话，就需要为我们这些用户重新编写系统。我知道 FAA 正在处理新入职员工、天气、政治等问题，但是在问题协商时，请要求一些真正的操作员。我相信有许多经验丰富的飞行员能够帮你们捋清这些问题。再次，感谢您对上述问题的关注。

概述:

一位 B737 飞机的机长报告称，新的 CPDLC 许可程序很难理解，让人感觉十分困惑。

2016:28/8-3 1382254 11/1/2016

关键词: 变更许可

报告号: 1382254

时间: 2016 年 8 月

事件描述:

副驾驶在请求获取 CPDLC 许可之前，向飞行管理计算机 (FMC) 内，输入 KONT POM9. GMN. . RGOOD. EMZOH3 KOAK 的航线信息。随后，收到放行信息“放行路线许可。自由文本。POM9. GMN。自由文本 CLB VIA SID EXC MAINT 14000FT”。副驾驶随即注意到一个 LOAD 提示符，并注意到新的航线是“DIRECT GMN DIRECT RGOOD RGOOD. EMZOH3. SKIZM”。我们很困惑，不知道要怎么操作，所以和放行许可发布席联系，确认我们是否已经申请直接飞往 GMN，但是他们确认我们仍在 POM9. GMN。

概述:

一名航空公司的机长报告称，CPDLC 放行的数据装载功能导致之前输入的 SID 信息被删除。这种情况下，机组必须向放行许可发布席寻求帮助，解除疑惑。

2016:28/8-3 1383341 11/1/2016

关键词：变更许可

报告号：1383341

时间：2016年8月

事件描述：

在离开 SNA 之前，我们在 FMC 输入飞行数据，使用正常的飞行程序。打开 ATC 页面之后，输入了相关信息，并登陆进入。当时我们接收到一条提示信息，但是并没有获得相关许可。一直到推出之前，我们都没有接收 CPDLC 放行许可，所以，就通过 PDC 申请获得放行许可。我们接收到 PDC 的回复信息，同意我们使用 CPDLC。与此同时，放行许可信息也上传至 FMC 的 ATC 页面。上面显示了我们所申请的离场程序、过渡阶段，以及相关的高度限制，预期高度，应答信号和离场频率等我们想要了解的消息。但是此页面并没有显示这其实是一条变更过的航线。所提示的信息，都显示这条放行许可信息，与我们之前申请的航线信息是一致的。上传提示以及接受提示信息都说明了这一点。我们接受了这条放行信息，但是由于我们之前已经上传过飞行计划，所以，我们就没有重新上传这条由 CPDLC 发送过来的飞行计划。随后，我们像以往一样，正常起飞了。当飞行高度超过 10000 英尺之后，我们收到一条打印出来的 ACARS 系统信息，该信息中显示的是我们之前申请的航线路径。

在飞过 TRM 之后，管制人员声称他们已经指引我们远离航线，并提供给我们一条修改后的航线放行许可，让我们在降落之后与管制员联系。但是他们并没有提到任何飞行偏差或者 Brasher 声明的内容。这让我们立刻意识到，CPDLC 许可信息是被修改过的。

但是我们没有纸质版放行许可信息能做参考，而且 CPDLC 也没有显示出全部的航线信息，所以，我们不能清楚的说明航线是否已经被修改。我们只能在 ATC 放行许可页面，找到曾上传过的相关信息。当我们打开 FMC 的信息页面之后，发现上传的信息，与我们之前申请的航线信息并不相同。通过 CPDLC，我们发现此次飞行航线是被修改过的。由于管制员已经分配了一条新的航线，于是我们就将之前的信息删除了，并且安然无恙的降落到了目的地。

于是，我们就和签派联系，询问他们是否接收过航线修改信息。签派说，他们有重新规划航线的工具，一旦航线信息发生变化，系统就会进行提示。但是，他们之前并没有收到相关信息，直到我们询问时，才了解到航线被修改了。该签派员说，由于他们没有收到提示信息，所以他们也不能说明航线是何时进行的修改。

飞机一落地，我们就与 ATC/FAA 的代表进行联系。他们解释说，在 LA 使用 CPDLC 放行许可时，遇到了许多问题。并且所有的航空公司都曾遇到过这种情况。

他们平均每周至少会遇到 2 至 3 次此类事件。而且，在大部分问题中，如果曾使用 CPDLC 获取离场许可的话，就会出现航线变更的情况。

随后，FAA 一位负责 CPDLC 问题的代表人员与我们联系。他们重申曾发生过的与 CPDLC 有关的问题，并意识到该系统确实需要进一步改进。在我们的交流过程中，谈论到一些改进措施。

- 1、CPDLC 的放行许可信息必须能够完全打印，这样就可以与 FMC 中的信息以及飞行计划进行比较了。
- 2、在出现航线改动时，CPDLC 应该显示所有的许可航线信息。就像，许可信息发布席，在变更航线时，会查看所有的航线信息；或者 PDC 会清晰的表明所修改的内容一样，CPDLC 系统也应该这样做。
- 3、如果有航线被修改，CPDLC 系统应该明确的给出提示。这么多年来，每当航线信息被修改后，管制员都会使用“变更管制许可”这一专业用语。CPDLC 也应该在航线发生变化后，提示航线被“变更”。所使用的词语，可以是“变更管制许可”或者“上传变更许可”之类的词语。

概述：

一架 B737 飞机的机组，经历了一次放行信息异常的事件，该事件是由 CPDLC 系统造成的。变更后的航线信息被重新录入 FMC，但是机组并没有收到任何提醒。并且，CPDLC 系统不能打印放行许可信息。

4. 在波音国际试飞站（BFI）仪表着陆（ILS）的过程中出现空域冲突

2016:22/9-5 1354026 10/21/2016

关键词：仪表着陆；空域冲突

报告号：1354026

时间：2016 年 5 月

事件描述：

当时 X 飞机正准备采用 ILS 校准，从 13R 跑道接近 BFI，飞机正处于卫星覆盖区域，适用临界目视飞行规则（MVFR），并且周边空域流量较少。我允许飞机进近，同时放行了一架正使用 VFR 进近的飞机。当时，此架飞机位于信标台东部，向西航行，高度为 1700 英尺。当飞机 X 接近信标台的时候，另一架飞机正爬升到 1800 英尺的高度。虽然使用 VFR 的飞机在 B 等级条件下常会继续爬升，但是我并不确定。所以，我取消了 X 飞机的进近许可，并要求其沿 180 度航向飞行。随后，我将机场位置告诉了 X 飞机的机组，机组回复机场在视线范围内，可以进行目视进近。X 飞机顺利降落，没有造成更严重的事件。

下面一份报告是发生在我们空域范围内的另一问题。

是时候进行改变了。使用目视飞行的飞机，在一条十分狭窄、十分拥挤的空域道路上航行，并且与空中交通管制人员（ATC）没有任何交流沟通。显然这样很不安全。此片空域的飞机在飞行时，至少需要与 ATC 进行联系，这样才能便于 ATC 在必要时分配飞机的飞行高度，从而保障此空域内所有飞机的航行安全。这类问题的解决方法其实并不复杂，可能对于使用 VFR 的飞机而言，这种解决方案显得限制较多。但是如果在该区域内，此类事件日以继日继续发生的话，那么总有一天，将会导致重大不安全事件的产生。

概述:

一名航空管制人员报告称，由于一架喷气式飞机正在进行 ILS 进近，而导致另一架使用 VFR 的飞机在最后进近阶段，使用 13R 跑道降落的过程中，没有收到任何管制信息。为了避免飞行冲突，管制人员随后取消了 VFR 飞机的进近许可。报告者认为此类事件在该飞行区域已重复出现许多次，为避免发生安全事件，应加紧处理。