

ALVORLIG HÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-243
UTC dato: 21-08-2013
UTC tid: 07:44
Begivenhed: Serious incident
Sted: Copenhagen Airport, Roskilde (EKRK)
Klassifikation: A) Risk of collision

Fly A

Registrering: SE-IBC
Flytype: CESSNA 182 R
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure Cross-country
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Sweden ESMH : Hoganäs
Planlagt landingssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde

Fly B

Registrering: OY-BNH
Flytype: CESSNA F172 N
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation Pleasure Local
Flyvefase: Taxi
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde

Notifikation

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse fra Flyvesikringstjenesten d. 21-08-2013 kl. 08:10.

Informationskilder

ATS indberetningsrapport (Roskilde kontroltårn - formular 6), hændelsesrapport (fly A - formular 1), hændelsesrapport (fly B - formular 1), talekommunikation (Roskilde kontroltårn - 118.900 MHz) samt Havarikommissionens egne undersøgelser.

Flyvningens forløb

Piloten i fly A fik tilladelse til at lande på bane 21. Piloten i fly A læste tilladelsen tilbage.

Piloten i fly B rapporterede klar til start og afventede en starttilladelse, men modtog en ATC instruktion om at køre ind på bane 21 efter landende fly (fly A) og vente. Piloten i fly B læste instruktionen tilbage.

Piloten i fly A observerede på kort finale, at fly B holdt tæt på bane 21.

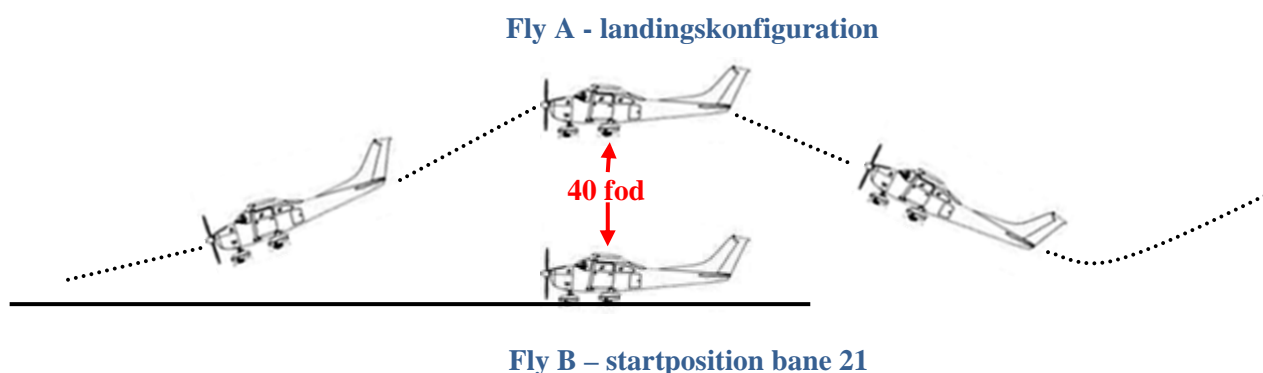
Piloten i fly B følte sig usikker på indholdet af den givne ATC instruktion og undrede sig over, at der ikke samtidigt blev udstedt en starttilladelse. Piloten i fly B syntes perifert, at have observeret trafik til højre for fly B. Derfor var det pilotens (fly B) opfattelse, at fly A var landet, og piloten i fly B valgte at køre ind i startposition på bane 21.

Piloten i fly A observerede umiddelbart før passage af tærsklen til bane 21, at fly B kørte ind i startposition på bane 21. For at undgå en kollision gav piloten i fly A fuld gas på motoren og afbrød slutindflyvningen.

Fly A fløj henover fly B og landede derefter på bane 21.

Den vertikale separation mellem fly A og fly B vurderedes til at have været ca. 40 fod.

Hændelsen indtraf i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).



Havarikommissionen har ved undersøgelsen af denne alvorlige hændelse ikke haft objektive data til rådighed til at kunne afdække den faktuelle vertikale separation mellem fly A og fly B.

Det er Havarikommissionens opfattelse, at to forhold i kombination fik direkte indflydelse på hændelsesforløbet:

- Pilotens (fly B) forventninger til og usikkerhed omkring indholdet af den givne ATC instruktion skyggede mentalt for ATC instruktionens faktuelle indhold.
- Pilotens (fly B) situationsbevidsthed blev reduceret grundet et ikke optimalt udkig mod landende trafik.

Positive faktorer til undgåelse af kollision var de visuelle vejrforhold samt den iværksatte undvigemanøvre (fly A).

Med baggrund i hændelsesforløbet er det dog Havarikommissionens vurdering, at den sidste reelle forsvarsbarriere var den iværksatte undvigemanøvre, hvorfor denne alvorlige hændelse er blevet klassificeret som utilsigtet baneindtrængen med risiko for kollision.

Havarikommissionen vil gerne rette piloters fokus mod vigtigheden af i radiokommunikation med lufttrafiktjenesteenheder og ved opstået tvivl at få præciseret indholdet af en given tilladelse eller instruktion, således at der skabes en fælles trafikal situationsbevidsthed.