

HÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2012-178
UTC dato: 23-12-2012
UTC tid: 17:22
Begivenhed: Incident
Sted: Copenhagen Aiport, Kastrup (EKCH)
Personskade: None

Fly

Registrering: LN-RMS
Flytype: MCDONNELL DOUGLAS (MD-82)
Flyveregler: IFR
Operationstype: Commercial Air Transport Revenue operations Passenger
Flyvefase: Taxi
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Germany EDDT (TXL): Berlin-Tegel
Planlagt landingssted: Denmark EKCH (CPH): København/Kastrup
Skade på fly: None

Notifikation

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om hændelsen d. 23-12-2012 kl. 17:50 UTC fra operatøren.

Flyvningens forløb

Flyvningen, hvorunder hændelsen indtraf, var en passagerflyvning fra Berlin-Tegel (EDDT) til Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH).

På ankomsttidspunktet var der snevejr med snefygning. Vindretningen var ca. 130° - 140° med en vindhastighed på ca. 23 – 24 knob. EKCH var dækket med ca. 1 mm tør sne. På grund af vindretningen og andre vejr- og baneforhold blev bane 12 benyttet til både starter og landinger.

Flyet landede på bane 12 kl. 17:18. Efter landingen kørte flyet ad bane 04R, rullevej V2, rullevej V og krydsede rullevej B. Flyet skulle herefter køre ad rullevej Y og ad rullevej P til standplads B9.

Da flyet drejede til højre for at køre ad rullevej Y, fortsatte det ligeud i græsområdet mellem rullevej Y og rullevej Z, hvor det standsede (se bilag 1 og bilag 2).

Piloterne startede hjælpemotoren (APU) og stoppede motorerne. De informerede kontrollårnet om, at der var meget glat og at flyet sad fast i græsområdet. Endvidere informerede de kontrollårnet om, at det ikke var nødvendigt at tilkalde brand- og redningstjenesten.

Det var piloternes oplevelse:

- at flyet under hændelsesforløbet kørte ekstremt langsomt,
- at næsehjulene ikke kunne "tage fat", så flyet kunne dreje til højre,
- at der ikke var nogen bremsevirkning,
- at engine reverse ikke havde nogen effekt,
- at flyet under meget langsom kørsel fortsatte ud i græsområdet mellem rullevej Y og rullevej Z og
- at vindretningen var 140° og 25 knob, hvilket var næsten vinkelret på flyets kurs.

Der opstod ingen skader på lufthavnens rulleveje eller udstyr.

Hændelsen indtraf i mørke og under instrumentvejrforhold (IMC).

Meteorologiske oplysninger

The Automatic Terminal Information Service (ATIS) for ankommende fly (Z kl. 16:50 og A kl. 17:20) indeholdt følgende information.

This is Copenhagen Airport Arrival Information Z 1650. Expect ILS approach. Runway in use for landing 12. Braking action 34-24-33. Covered with 1 mm dry snow 100%. Braking action taxiways medium to poor. Braking action apron medium to poor. Transition level 55. After landing squawk ground mode S. After landing left turn on taxiway B not permitted. Wind for landing 130° 23 kts. Visibility 1500 meters. Dry snow blowing snow. Scattered 500 ft. Broken 800 ft. Temperature -0° dewpoint -1°. QNH 1003. Tempo visibility 800 meters. Becoming broken 1000 ft. This was Copenhagen Airport Arrival Information Z.

This is Copenhagen Airport Arrival Information A 1720. Expect ILS approach. Runway in use for landing 12. Braking action 34-24-33. Covered with 1 mm dry snow 100%. Braking action taxiways medium to poor. Braking action apron medium to poor. Transition level 55. After landing squawk ground mode S. After landing left turn on taxiway B not permitted. Wind for landing 140° 24 kts. Visibility 1500 meters. Dry snow blowing snow. Scattered 500 ft. Broken 800 ft. Temperature -0° dewpoint -1°. QNH 1003. Tempo visibility 800 meters. Becoming broken 1000 ft. This was Copenhagen Airport Arrival Information A.

METAR for EKCH.

231620 METAR ekch 231620z 13025kt 1200 r22l/p1500n r04l/p1500n r12/p1500n -sn blsn sct005 bkn008 m01/m02 q1003 r04l/490131 r04r//90169 r12//90122 becmg 3000 bkn010=

231642 SPECI ekch 231642z 13026kt 2000 -sn blsn sct005 bkn008 m00/m01 q1003
r04l/490158 r04r/490169 r12/490126 becmg 3000 bkn010=

231650 METAR ekch 231650z 13024kt 1500 -sn blsn sct005 bkn008 m00/m01 q1003
04l/490158 r04r/490169 r12/490124 tempo 0800 becmg bkn010=

231720 METAR ekch 231720z 14023kt 1500 -sn blsn sct005 bkn008 m00/m01 q1003
r04l/490158 r04r/490169 r12/490124 tempo 0800 becmg bkn010=

231750 METAR ekch 231750z 14023kt 1500 -sn blsn sct006 bkn008 m00/m01
q1002 r04l/490139 r04r/490151 r12/490124 tempo 0800 becmg bkn010=

TAF for EKCH.

230500 TAF-FT AMD ekch 230810z 2308/2406 11022kt 9999 bkn015 tempo 2308/2311 11022g32kt
-sn becmg 2311/2313 12022g38kt 3000 -sn drsn bkn010 tempo 2313/2318
0500 sn blsn vv004 prob40 2317/2320 -fzra becmg 2318/2320 23012kt 5000 –
radz bkn005 tempo 2320/2406 1000 br bkn003=

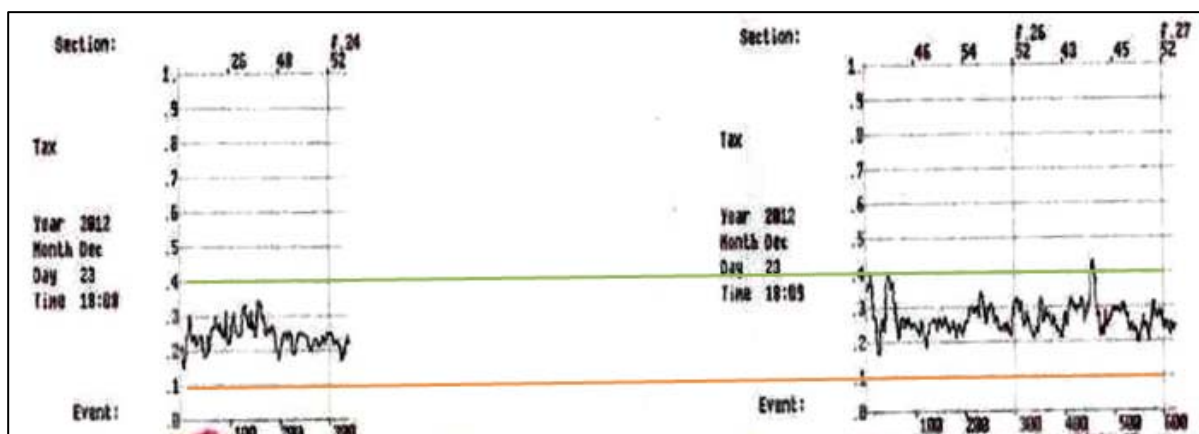
231100 TAF-FT ekch 231130z 2312/2412 11025kt 9999 bkn015 becmg 2312/2313 12025g38kt
3000 -sn drsn bkn010 tempo 2313/2318 0500 sn blsn vv004 prob40 2317/2320
-fzra becmg 2318/2320 23012kt 5000 -radz bkn006 tempo 2320/2412 1000 br
bkn003=

231700 TAF-FT ekch 231730z 2318/2418 16022kt 3000 -sn drsn bkn012 tempo 2318/2320
0500 sn blsn vv004 prob40 2320/2323 –fzra becmg 2320/2322 23012kt 5000
br bkn006 tempo 2322/2412 1000 -radz bkn003 tempo 2412/2418 0300 fg
vv001=

Friktionsmåleresultat.

Efter hændelsen blev friktionen på rullevejen ved hændelsesstedet målt.

Den grønne linje markerer værdien "Good" eller 4, og den orange linje markerer værdien "Poor" eller 1.



Det er Havarikommissionens vurdering, at nedenstående forhold i kombination fik indflydelse på hændelsesforløbet:

- Rullevejenes overfladebeskaffenhed (piloternes oplevelse af ingen bremsevirkning versus målte og rapporterede bremsekoefficientværdier – ”medium to poor”).
- Sidevindsforhold under kørsel ind på rullevej Y påvirkede retningskontrollen over flyet (vejrhaneeffekt).

