

LUFTTRAFIKHÆNDELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: HCLJ510-2013-195
UTC dato: 04-04-2013
UTC tid: 13:37
Begivenhed: Major incident
Sted: EKRK
Klassifikation: B) Safety not assured

Notifikation

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog d. 4-4-2013 kl. 20:00 UTC meddelelse om hændelsen fra piloten i OY-JED.

Fly A

Registrering: OY-JED
Flytype: PIPER PA28
Flyveregler: IFR
Operationstype: General Aviation Flight Training/Instructional Dual
Flyvefase: Take-off
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde
Planlagt landingssted: Denmark EKOD (ODE): Odense

Fly B

Registrering: OY-CDP
Flytype: SOCATA TB9
Flyveregler: VFR
Operationstype: General Aviation Unknown
Flyvefase: Approach
Flykategori: Fixed wing Airplane
Sidste afgangssted:
Planlagt landingssted: Denmark EKRK (RKE): København/Roskilde

Fly A udførte en IFR skoleflyvning fra EKRK til EKOD. Flyveeleven havde modtaget klarering fra tårnflyvelederen til start fra bane 11 med efterfølgende højredrej mod Trano VOR (radiofyrr) og stigning til 2000 fod. Højredrejet skulle jf. Standard Instrument Departure (SID) proceduren startes i 800 fods højde.

Fly B udførte en VFR flyvning til EKRK og var kommet ind i Roskilde kontrolzone via rapportpunktet Ishøj. Tårnflyvelederen havde instrueret piloten i fly B om at etablere sig på venstre medvind til bane 11 fra nordøstlig retning.

Tårnflyvelederen havde givet piloterne i både fly A og B trafikinformationer om hinanden samt om yderligere et fly der befandt sig på finalen til bane 11 da hændelsen indtraf.

Da fly B nærmede sig venstre medvind til bane 11, observerede tårnflyvelederen at piloten i fly B ikke drejede til højre for at etablere sig på venstre medvind til bane 11 og foreslog piloten i fly B at starte drejet snarest for ikke at overskyde venstre medvind.

Piloten i fly B fortsatte på sin kurs og efter at tårnflyvelederen havde konstateret at fly B nu anfløj en højre medvind til bane 11, bekræftede piloten i fly B dette.

Fly B befandt sig i en højde af ca. 1000 fod på dette tidspunkt.

Da fly A samtidigt passerede 800 fod under stigning efter start begyndte flyveeleven sit højredrej mod Trano VOR.

Flyveinstruktøren i fly A observerede imidlertid at fly B krydsede foran fly A og overtog kontrollen med flyet fra flyveeleven. Flyveinstruktøren drejede fly A til venstre og fløj bagom fly B.

Da fly B havde passeret fly A overlod flyveinstruktøren kontrollen med fly A til flyveeleven der fortsatte i henhold til SID proceduren.

Se Bilag 1.

Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 7-1 (uddrag) beskriver:

3.5 Lufttrafiktjenestelufttrum. Klassifikation

3.5.1 Luftrummet er inddelt i klasser, for hvilke der for flyvning gælder følgende krav:

Klasse	IFR/ VFR	Adskillelse sikres mellem	5 Tjeneste	Hastighedsbegrænsning	Krav om		
					Radio-kommunikation.	SSR mode	Klarering
D	IFR	IFR og IFR	Flyvekontrol-tjeneste. Trafikinformationer om VFR. Undvigerådgivning efter anmodning.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Ja
	VFR	Ingen	Flyvekontrol-tjeneste. Trafikinformationer om IFR og VFR. Undvigerådgivning efter anmodning.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs		Ja

4.2 Undgåelse af sammenstød

Luftfartøjschefen har pligt til at foretage sådanne manøvrer, herunder undvigemanøvrer baseret på Resolution Advisories fra ACAS-udstyr, der bedst tjener til undgåelse af sammenstød. Intet i lufttrafikreglerne kan fritage luftfartøjschefen fra denne pligt.

Anm.: Det er vigtigt, at cockpitbesætningen udviser årvågenhed med henblik på at opdage mulige konflikter med andre luftfartøjer uanset typen af flyvning eller luftrums-klassen, hvori flyvningen udføres, samt under kørsel på trafikområdet på en flyveplads.

4.2.1 Flyvning i nærheden af andre luftfartøjer

Et luftfartøj må ikke flyve så nær andre luftfartøjer, at der kan opstå fare for sammenstød.

4.2.2 Vigepligt

Når to luftfartøjer nærmer sig hinanden, skal det luftfartøj, der ikke har vigepligt, holde sin styrede kurs og fart. Et luftfartøj, der i henhold til nedenstående regler er pligtig at vige for et andet, må ikke passere over, under eller foran dette, medmindre det sker i betryggende afstand, og der er taget hensyn til effekten af randhvirvler (wake turbulence).

4.2.2.2 Luftfartøjer på skærende kurser

Når to luftfartøjer i samme eller omtrent samme højde styrer kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt.

Havarikommissionens vurderinger

Årsagen til hændelsen var at fly B etablerede sig på en højre i stedet for en venstre medvind til bane 11.

Som det fremgår af BL 7-1 skulle der ikke sikres ATC adskillelse mellem IFR og VFR trafik i luftrumsklasse D, men der ville blive givet trafikinformationer om begge typer trafik hvilket også var tilfældet i denne hændelse.

Undvigelse af sammenstød baseredes derfor på vigepligtsregler beskrevet under pkt. 4.2, hvilket dog forudsatte at der var visuel kontakt mellem flyene.

Havarikommissionen konkluderer at piloten i fly B ikke på noget tidspunkt under hændelsen havde visuel kontakt til fly A og derfor ikke foretog undvigemanøvrer baseret på vigepligtsreglerne jf. BL 7-1 pkt. 4.2.2 og 4.2.2.2.

Dette begrundes med et eller flere af følgende forhold:

- at fly B var et lavvinget fly der under hændelsen havde fly A på sin højre side i en lavere flyvehøjde, hvorved vingen på fly B muligvis blokerede for visuel kontakt til fly A
- da fly B befandt sig i en højere flyvehøjde end fly A skulle piloten i fly B se fly A med jordoverfladen som baggrund
- eftersom fly A og B var på skærende kurser med forholdsvis konstant relativ pejling i forhold til hinanden, har deres indbyrdes position ligeledes været forholdsvis konstant i piloternes synsfelt. Et objekt der ikke flytter sig i en persons synsfelt vil være vanskeligere at opdage end et objekt der bevæger sig i synsfeltet

Samtidigt indikerede hændelsesforløbet at piloten i fly B i tidsrummet omkring hændelsen muligvis ikke var helt afklaret med hvilket medvindsbæn der skulle anflyves.

Havarikommissionen vurderer at fokus for piloten i fly B under hændelsen var delt mellem radiokommunikation med tårnflyvelederen og orientering omkring medvindsbænet hvilket kan have fjernet fokus fra den øvrige trafik i området.

