

HCLJ510-000822	Lufttrafikhændelse
Sted:	Bane 22R (EKCH)
Dato/Tidspunkt (UTC):	13-01-2011 / Kl. 20:20:00
Klassifikation:	B) Safety not assured

Luftfartøjet:

Registrering:

Luftfartøjstype: SAAB - 2000

Flyvningens formål: Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - International - Passenger

Flyveregler: IFR

Flyvningens fase: Landing

Sidste afgangssted: Germany - EDDN (NUE): Nurnberg

Planlagt landingssted: Denmark - EKCH (CPH): København/Kastrup

Luftfartøjet:

Registrering: OY-KFK

Luftfartøjstype: CANADAIR - REGIONAL JET SERIES 900

Flyvningens formål: Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - International - Passenger

Flyveregler: IFR

Flyvningens fase: Take-off

Sidste afgangssted: Denmark - EKCH (CPH): København/Kastrup

Planlagt landingssted: Lithuania - EYVI (VNO): Vilnius intl

Beskrivelse af hændelsesforløbet:

På tidspunktet for hændelsen blev bane 22R anvendt til både starter og landinger. Hændelsen indtraf i mørke og med en sigtbarhed på ca. 1200 meter. Der var overskyet i ca. 200 fod.

Luftfartøj A landede på bane 22R, og piloterne rapporterede at luftfartøjet ville køre klar af banen ad rullevej A9. Da luftfartøj A befandt sig ved rullevej A9, fik luftfartøj B starttilladelse og begyndte startløbet.

Luftfartøj A stoppede på rullevej A9 inden luftfartøjet var helt klar af bane 22R fordi der var en tændt stopbarre foran luftfartøjet. Tårnflyvelederen instruerede piloterne i luftfartøj A om at krydse den tændte stopbarre.

Luftfartøj B var kommet i luften ca. udfor rullevej A7 ca. 1000-1200 meter før rullevej A9.

Luftfartøj A fortsatte kørslen henover stopbarren på rullevej A9. Samtidigt passerede luftfartøj B luftfartøj A.

Piloterne om bord i luftfartøj B observerede først luftfartøj A da de befandt sig udfor rullevej A7.

Det var piloternes vurdering at de passerede luftfartøj A i en sikker afstand.

Havarikommissionens vurderinger

Det er Havarikommissionens generelle vurdering at sikkerheden øges såfremt det er muligt at startende og landende luftfartøjer benytter hver deres bane - eksempelvis bane 22R til startende luftfartøjer og bane 22L til landende luftfartøjer.

Piloterne i luftfartøj B kunne på grund af sigtbarheden (ca. 1200 meter) ikke se luftfartøj A før de begyndte startløbet hvilket indebar at de ikke kunne vurdere hvornår startbanen var fri.

Det var derfor på daværende tidspunkt kun muligt for tårnflyvelederen at sikre separationen mellem luftfartøjerne.

Piloter vil generelt ikke krydse en tændt stopbarre (røde lys). Piloterne i luftfartøj A reagerede derfor instinktivt da de stoppede luftfartøjet ved den tændte stopbarre.

Trafikafviklingen af de to luftfartøjer medførte at minimumseparationen ikke var til stede. Men der skønnes ikke at have været fare for kollision.