



Havarikommissionen
Accident Investigation Board Denmark

REDEGØRELSE

Alvorlig hændelse

08-07-2018

med

PIPER PA28 140

SE-KNC

og

PIPER PA28 180

SE-GIK

FORORD

Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) er en uafhængig statslig organisation der har til formål at undersøge havarier, ulykker og hændelser inden for luftfart og jernbane.

Havarikommissionen undersøger flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på at forebygge sådanne. Sikkerhedsundersøgelserne omfatter civile luftfartøjer over eller på dansk territorium samt uden for dansk territorium, hvor dansk registrerede civile luftfartøjer er involveret, med mindre det med fremmed stat er aftalt at denne foretager sikkerhedsundersøgelsen.

I overensstemmelse med lov om luftfart afspejler denne redegørelse Havarikommissionens tekniske og operative vurdering af det indtrufnes omstændigheder, dets årsager og konsekvenser.

Sikkerhedsundersøgelserne har alene et flyvesikkerhedsmæssigt formål og tager ikke sigte på at placere skyld eller ansvar. Derfor kan enhver brug af denne redegørelse til andre formål end at forebygge fremtidige flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser føre til fejlagtige eller misvisende fortolkninger.

Eftertryk med kildeangivelse må offentliggøres uden særskilt tilladelse.

INDHOLDSFORTEGNELSE

SYNOPSIS	5
Notifikation	5
Sammenfatning	5
FAKTUELLE OPLYSNINGER	6
Flyvningens forløb	6
Tilskadekomst af personer	7
Oplysninger om personel	7
SE-KNC	7
SE-GIK	8
Meteorologiske oplysninger	8
Kommunikation	9
Oplysninger om flyvepladsen	9
Generelt	9
Særlige forhold	9
ANALYSE	9
KONKLUSION	10
BILAG 1	11

REDEGØRELSE

Generelt

HCLJ sagsnummer: 2018-362
UTC dato: 08-07-2018
UTC tid: 09:50
Begivenhed: Alvorlig hændelse
Sted: Anholt (EKAT)
Personskade: Ingen

Luftfartøjer

Registrering: SE-KNC
Flytype: PIPER PA28 140 Cherokee
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Privat
Flyvefase: Kørsel
Flykategori: Fastvinget
Sidste afgangssted: Randers (EKRD)
Planlagt landingssted: Anholt (EKAT)
Skade på fly: Ingen

Registrering: SE-GIK
Flytype: PIPER PA28 180 Cherokee Archer
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Privat
Flyvefase: Landing
Flykategori: Fastvinget
Sidste afgangssted: Varberg (ESGV)
Planlagt landingssted: Anholt (EKAT)
Skade på fly: Ingen

SYNOPSIS

Notifikation

Alle tidsangivelser er UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog telefonisk meddelelse om den alvorlige hændelse d. 11-07-2018 kl. 07:21 fra piloten i SE-KNC.

Havarikommissionen notificerede the European Aviation Safety Agency(EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE), den svenske havarikommission (SHK) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) om den alvorlige hændelse d. 13-07-2018 kl 12:20.

Sammenfatning

Efter landing på bane 21 kørte SE-KNC til forpladsen via sikkerhedszonen. Under kørslen var flyets højre vinge inden for banebegrænsningen.

SE-GIK landede på bane 21.

Da SE-KNC og SE-GIK passerede hinanden på jorden vurderedes den horisontale separation mellem flyenes vingetipper til at have været ca. 2 meter (m).

Landingen på den optagede bane medførte en risiko for kollision mellem SE-KNC og SE-GIK.

Den alvorlige hændelse skete i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC).

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

SE-KNC

Piloten i SE-KNC startede fra Randers (EKRD) d. 08-07 kl 09:10 og fløj til Anholt (EKAT).

Piloten anfløj EKAT fra vest og overfløj flyvepladsen i ca. 1500 fod. Piloten konstaterede, at bane 21 var i brug og drejede flyet direkte ind på en venstre medvind til bane 21. Piloten lyttede på og kommunikerede via flyvepladsfrekvensen (131.500 MHz).

Under første anflyvning vurderede piloten, at flyet lå for højt og piloten valgte at lave en overskydning.

Piloten hørte via flyvepladsfrekvensen første gang fra piloten i SE-GIK, da SE-KNC igen var etableret på tværvindsbenet (basen) til bane 21.

Piloten i SE-GIK rapporterede, at SE-GIK var etableret på en lang finale til bane 21.

Piloten i SE-KNC rapporterede under hændelsesforløbet løbende sin position, såsom overflyvning, medvind, base, finale, overskydning, medvind, base og finale.

SE-KNC landede på bane 21.

Efter landingsafløbet på bane 21 og ved baneenden valgte piloten at køre til forpladsen via sikkerhedszonen.

Da SE-KNC var ca. halvvejs under kørslen til forpladsen, landede SE-GIK på bane 21 ca. 100-200 m foran SE-KNC.

Piloten oplevede, at SE-GIK kørte forbi SE-KNC med høj fart og med en horisontal separation mellem flyenes vingetipper på ca. 2 m.

SE-GIK

SE-GIK startede fra Varberg (ESGV) i Sverige og fløj til (EKAT). SE-GIK overfløj ikke EKAT før landing.

Piloten i SE-GIK valgte at lande, efter at SE-KNC landede på bane 21 og samtidigt med, at SE-KNC via sikkerhedszonen kørte til forpladsen med højre vinge inden for banebegrænsningen til bane 21.

Piloten i SE-GIK var af den opfattelse, at SE-KNC kørte uden for bane 21.

Tilskadekomst af personer

SE-KNC

<i>Tilskadekomst</i>	<i>Besætning</i>	<i>Passagerer</i>	<i>Andre</i>
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1	2	

SE-GIK:

<i>Tilskadekomst</i>	<i>Besætning</i>	<i>Passagerer</i>	<i>Andre</i>
Omkomne			
Alvorlig			
Ingen	1	Ikke oplyst	

Oplysninger om personel

SE-KNC

Pilotens certifikatrettighed PPL (Single Engine Piston (land)) var gyldig indtil d. 31-07-2020.

Pilotens helbredsmæssige godkendelse (klasse 2) var gyldig indtil d. 16-03-2020.

Flyveerfaring

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Antal timer, denne klasse	-	13:00	89:43
Antal landinger	-	18	171

SE-GIK:

Pilotens certifikatrettighed PPL (Single Engine Piston (land)) var gyldig indtil d. 31-08-2018.

Pilotens helbredsmæssige godkendelse (klasse 2) var gyldig indtil til d. 27-03-2019.

Flyveerfaring

	Sidste 24 timer	Sidste 90 dage	Total
Antal timer, denne klasse	-	32:25	2752:25
Antal landinger	-	68	-

Meteorologiske oplysninger

Vejr og skyer over Anholt: Intet vejr. Skyfrit med en enkelt ottendedel (few) st/sc med base i ca. 1000 fod.

Sigtbarhed ved jorden: God sigt ca. 25 kilometer (km).

Vind ved jorden: EKAT havde ingen vindmåler. Danmarks Meteorologiske Instituts (DMI) vindmåler på Anholt havn havde kl. 09.50 målt middelvinden i 10 meters højde til 330 grader og 4 knob (kt), mens Anholt havmøllepark samtidig havde målt 330 grader og 7 kt. Vinden på EKAT kunne have haft en anden retning pga. lokal søbrise, f.eks. sydvestlig eller sydlig vind. Vindstyrken havde dog under alle omstændigheder næppe været over 7-9 kt, hverken i middel eller i fluktuationer/vindstød.

Lufthavnsudsigt (TAF)

Da der ikke udsendes TAF for EKAT gengives herunder TAF for Aarhus (EKAH) der ligger ca 72 km i fugleflugtslinje sydvest for EKAT.

ekah 080508z 0806/0906 32010kt 9999 few030 becmg 0811/0813 14008kt becmg 0816/0818 28012kt becmg 0900/0902 bkn009 becmg 0902/0904 bkn012 becmg 0904/0906 bkn020=

Aeronautisk rutinevejrmedling (METAR)

Da der ikke udsendtes METAR for EKAT, gengives herunder METAR for EKAH.

ekah 080950z auto vrb04kt 9999ndv few033/// 23/15 q1021=

Kommunikation

De involverede piloter lyttede på og kommunikerede via flyvepladsfrekvensen (131.500 MHz). Flyvepladsfrekvensen rekorderes ikke.

Oplysninger om flyvepladsen

Generelt

Uddrag fra VFR Flight Guide Danmark (VFG) – VFG PART 3 – FLYVEPLADSER (AD), AD 2 - PUBLIC AERODROMES, Anholt – EKAT, 03. AD 2 EKAT ADC, [Se bilag 1](#)

Særlige forhold

Uddrag fra VFG – VFG PART 3 – FLYVEPLADSER (AD), AD 2 - PUBLIC AERODROMES, Anholt – EKAT, 03. AD 2 EKAT text - punkt 16. d.

”Sikkerhedszonerne er uanvendelige på grund af ujævn overflade og område med løst sand.”

Oplysninger fra TBST:

TBST har oplyst at EKAT havde tilladelse til at forskyde banerne 03/21 10 meter til hver side for at mindske slid på banerne.

ANALYSE

De involverede piloter var behørigt certificerede.

Jævnfør VFG Danmark var sikkerhedszonerne til bane 03 og bane 21 ikke anvendelige. Piloten i SE-KNC valgte under kørsel mod forpladsen at gøre brug af sikkerhedszonen.

Sideforskydning af banen kan visuelt have påvirket den mentale beslutningsproces hos piloten i SE-KNC til at anvende sikkerhedszonen til kørsel på jorden.

Under kørsel på jorden mod forpladsen var højre vinge fra SE-KNC inden for banebegrænsningen til bane 21.

Kørsel på jorden i sikkerhedszonen (SE-KNC) kan have påvirket den mentale beslutningsproces hos piloten i SE-GIK til at lande på en optaget bane.

Muligheden for radiokommunikation mellem de involverede piloter var til stede, men den anvendte radiokommunikation under hændelsesforløbet forhindrede ikke en landing på en optaget bane.

Landingen på den optagede bane medførte en risiko for kollision mellem SE-KNC og SE-GIK.

KONKLUSION

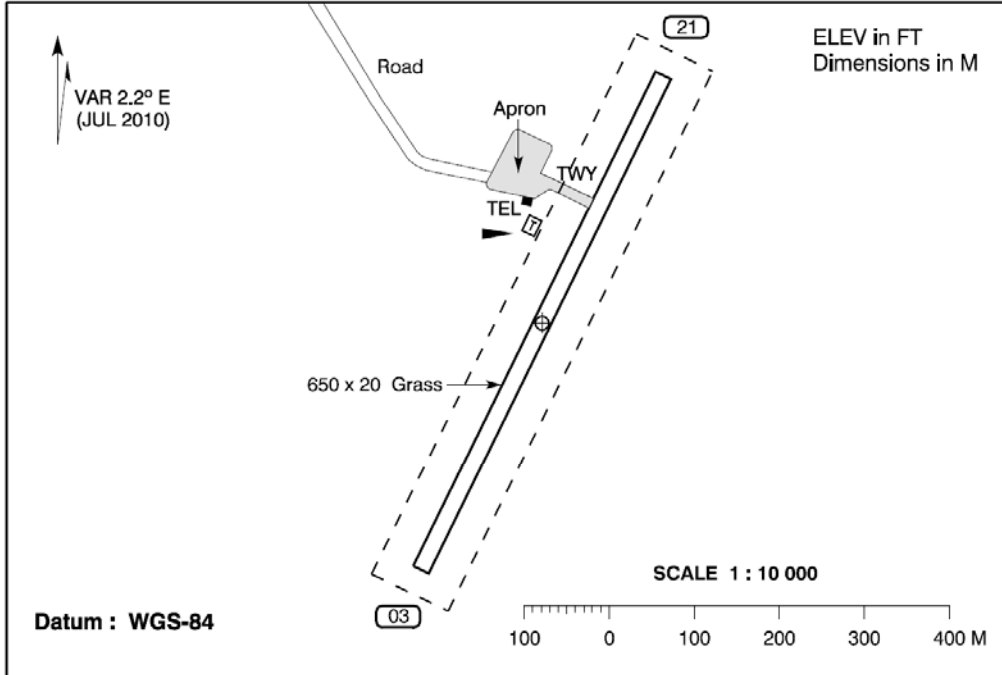
Landingen på den optagede bane medførte en risiko for kollision mellem SE-KNC og SE-GIK.

BILAG 1

[Retur til oplysninger om flyvepladsen](#)

Aerodrome Chart - EKAT

Anholt



RWY	Direction	THR PSN	TORA	TODA	ASDA	LDA	Strength
03	026° GEO	56 41 46N *	650	650	650	650	-
	023.8° MAG	011 33 13E					
21	206° GEO	56 42 05N *	650	650	650	650	-
	203.8° MAG	011 33 29E					

RWY day marking : THR, Edge.

TAXIWAY
Width : 12 M
Pavement : Concrete

APRON
Pavement : Concrete

RWY slope : -