



Havarikommisjonen

Accident Investigation Board Denmark

Statement 2023-398



Alvorlig hændelse med SE-MCC (Diamond DA40) og OY-FFJ (Tecnam P 2002 P-Mentor) ved VFR-rapportpunktet Køge d. 02-09-2023.

OFFENTLIGGJORT NOVEMBER 2023

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 EU forordningen 996/2010, luftfartsloven og ICAO bilag 13 afspejler dette statement 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 dette statement 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.

GENERELT

Sagsnummer: 2023-398
UTC dato: 02-09-2023
UTC tid: 13:42
Begivenhed: Alvorlig hændelse
Sted: 2 nautiske mil (nm) syd for VFR-rapportpunktet Køge
Personskade: Ingen

Registrering: SE-MCC
Luftfartøjstype: Diamond DA40
Flyveregler: Visuelflyvereglerne (VFR)
Operationstype: Skole
Flyvefase: En route
Luftfartøjskategori: Fastvinget
Sidste afgangssted: Billund (EKBI)
Planlagt landingssted: Malmö Sturup (ESMS)
Skade på luftfartøj: Ingen

Registrering: OY-FFJ
Luftfartøjstype: Tecnam P 2002 P-Mentor
Flyveregler: VFR
Operationstype: Skole
Flyvefase: En route
Luftfartøjskategori: Fastvinget
Sidste afgangssted: Roskilde (EKRK)
Planlagt landingssted: EKRK
Skade på luftfartøj: Ingen

Notifikation

Alle tidsangivelser i dette statement er koordineret universaltid (UTC).

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog meddelelse om den alvorlige hændelse d. 03-09-2023 kl. 10:09 fra flyveskolen, hvor OY-FFJ var tilknyttet.

Havarikommissionen notificerede Trafikstyrelsen (TS), the European Aviation Safety Agency (EASA), the Directorate General for Mobility and Transport (DG Move), L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB), og Statens haverikommission (SHK) d. 04-09-2023 kl. 15:48.

FAKTUELLE OPLYSNINGER

Flyvningens forløb

SE-MCC udførte en VFR-skoleflyvning fra Billund (EKBI) til Malmö Sturup (ESMS).

OY-FFJ udførte en lokal VFR-skoleflyvning fra Roskilde (EKRK).

Kl. 13:30:00 befandt SE-MCC sig ca. 4 nm nordøst for Slagelse og fløj i østlig retning mod rapportpunktet LEBDA, der lå mellem Stevns og Skanör (sydvest for ESMS). OY-FFJ befandt sig ca. 1 nm syd for Store Heddinge på Stevns og udførte forskellige flyvemanøvrer (airwork) over Stevns.

Begge fly var i radiokontakt med Copenhagen Information (COIF) East via radiofrekvens 127.075 megahertz (MHz).

Kl. 13:31:49, da SE-MCC befandt sig ca. 3 nm vest for Slaglille (EKSL) informerede flyvelederen ved COIF East flyveinstruktøren i SE-MCC om at holde udkig efter svævefly i området. Flyveinstruktøren i SE-MCC svarede bekræftende.

Kl. 13:35:25, da OY-FFJ befandt sig over Magleby, rapporterede flyveleven i OY-FFJ til flyvelederen ved COIF East, at OY-FFJ ville forlade radiofrekvensen for at kontakte Roskilde kontroltårn med henblik på landing i EKRK. Flyvelederen ved COIF East kvitterede for meldingen.

Flyvelederen ved COIF East gav i tidsrummet fra kl. 13:36:00 til kl. 13:37:15 trafikinformationer til piloten i OY-9485 om SE-MCC.

Piloten i OY-9485 kvitterede for trafikinformationerne.

I samme tidsrum kaldte flyvelederen SE-MCC fem gange uden at modtage et svar.

De to fly passerede hinanden ca. 1 nm øst for Ringsted by i en radarpræsenteret horisontal afstand af 1,2 nm og i en vertikal afstand af 100 fod.

SE-MCC fortsatte i uændret flyvehøjde og på uændret kurs mod rapportpunktet LEBDA.

Kl. 13:39:06 kontaktede flyveleven i OY-FFJ tårnflyvelederen i EKRK på radiofrekvens 118.900 MHz.

Tårnflyvelederen gav OY-FFJ tilladelse til at flyve ind i Roskildes kontrolzone via VFR-rapportpunktet Køge. Flyveleven læste instruktionen tilbage.

I tidsrummet mellem kl. 13:41:21 og kl. 13:41:57 kaldte flyvelederen ved COIF East SE-MCC fem gange uden at modtage et svar.

Kl. 13:42:12 kaldte flyvelederen ved COIF East piloten i OY-9942, der befandt sig over Tappernøje, og anmodede piloten om at forsøge at kontakte SE-MCC.

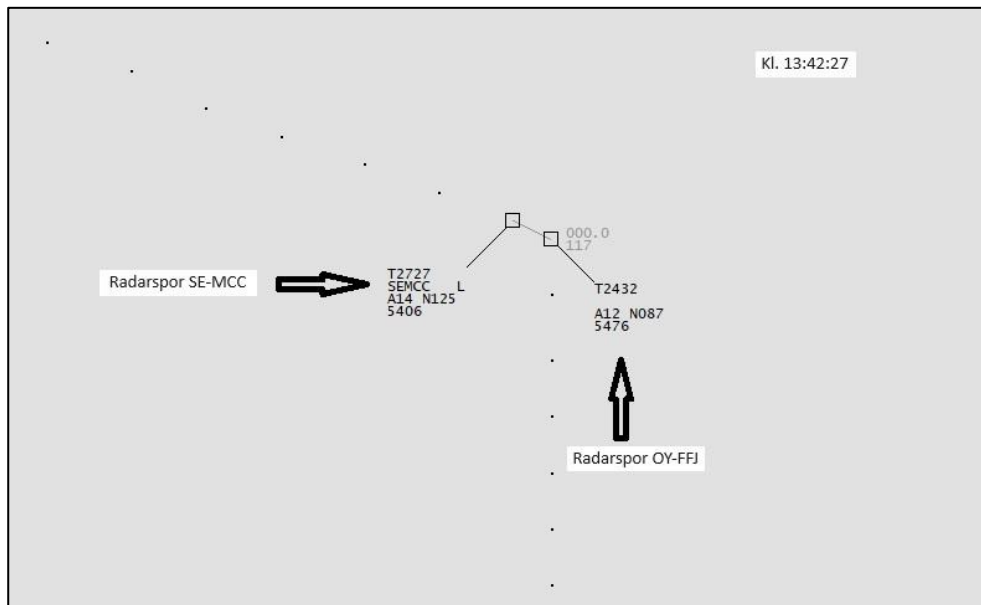
Piloten i OY-9942 kaldte SE-MCC tre gange uden at modtage et svar.

Kl. 13:42:25 på en position ca. 2 nm syd for VFR-rapportpunktet Køge observerede flyveinstruktøren i OY-FFJ, ud af den venstre del af forruden, SE-MCC krydsende fra venstre mod højre.

Flyveinstruktøren i OY-FFJ vurderede den horisontale og vertikale afstand i mellem de to fly til at være "meget lille".

Flyveinstruktøren i OY-FFJ iværksatte umiddelbart en nedadgående undvigemanøvre, og de to fly passerede hinanden i, hvad flyveinstruktøren i OY-FFJ anslog til at være, en vertikal afstand på ca. 100 fod.

Den radarpræsenterede afstand var vertikalt 200 fod og horisontalt 0,0 nm.



Figur 1: Radarplot

Flyveinstruktøren i OY-FFJ sad i højre pilotsæde og havde delvist sit udsyn mod venstre blokeret af flyveeleven i venstre pilotsæde og af en del af vinduesrammen.

Hverken flyveeleven eller -instruktøren i SE-MCC observerede OY-FFJ under hændelsesforløbet.

SE-MCC fortsatte flyvningen mod ESMS, og OY-FFJ fortsatte flyvningen mod EKRK.

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

Meteorologiske oplysninger

Aeronautisk rutinevejrmeddelelse fra EKRK:

METAR EKRK 021350Z AUTO 27014KT 9999 NCD 21/10 Q1019=

METAR EKRK 021320Z AUTO 29010KT 260V320 9999 NCD 21/10 Q1019=

Supplerende oplysninger

Den alvorlige hændelse skete i Københavns Flyveinformationsregion (FIR) i luftrumsklasse G.

Luftrafikregler

EU Forordning 923/2012, Bilag 1 "Luftrafikregler", (EASA Standardised European Rules of the Air (Part-SERA)) (uddrag):

KAPITEL 2, Afværgelse af sammenstød:

SERA.3201 Generelt

Intet i denne forordning fritager luftfartøjschefen for ansvaret for at foretage sådanne manøvrer, herunder undvigemanøvrer baseret på Resolution Advisories fra ACAS-udstyr, som bedst tjener til afværgelse af sammenstød.

SERA.3205 Nærhed

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

SERA.3210 Vigepligt

2) Luftfartøjer på skærende kurs. Når to luftfartøjer i omtrent samme højde styrer efter kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt.

AFDELING 6, Klassificering af luftrum:**SERA.6001 Klassificering af luftrum**

g) *Klasse G*. IFR- og VFR-flyvninger tillades og modtager flyveinformationstjeneste efter anmodning.

AFDELING 9, Flyveinformationstjeneste:**SERA.9001 Anvendelse**

- a) Flyveinformationstjeneste skal ydes af de relevante lufttrafiktjenesteenheder til alle luftfartøjer, som må formodes at blive berørt af oplysningerne.
- b) Modtagelse af flyveinformationstjeneste fratager ikke luftfartøjschefen på et luftfartøj for noget ansvar, og luftfartøjschefen træffer den endelige beslutning om en eventuel foreslået ændring af flyveplanen.

Havarikommissionens undersøgelsesforløb

Havarikommissionen har efter en indledende sikkerhedsundersøgelse og med henvisning til artikel 5 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 138 valgt ikke at foretage yderligere sikkerhedsundersøgelser.

Med reference til artikel 16 i EU Forordning nr. 996/2010 og Luftfartslovens § 143 lukkes Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelse ved dette statement.