

HCLJ510-2011-63	Lufttrafikhændelse
Sted:	EKBI
Dato/Tidspunkt (UTC):	15-09-2011 / Kl. 15:38:00
Klassifikation:	C) No risk of collision

Luftfartøjet

Registrering:

Luftfartøjstype: CANADAIR - REGIONAL JET SERIES 100/200

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

Flyveregler: IFR

Flyvningens fase: Taxi

Sidste afgangssted: Denmark - EKBI (BLL): Billund

Planlagt landingssted: Germany - EDDM (MUC): Munchen

Luftfartøjet

Registrering:

Luftfartøjstype: AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL - ATR 72 - NO SERIES SPECIFIED

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

Flyveregler: IFR

Flyvningens fase: Taxi

Sidste afgangssted: Denmark - EKBI (BLL): Billund

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

Beskrivelse af hændelsesforløbet

Piloterne i CRJ2 fik instruktion om at køre til venteposition bane 27 ad rullevej N og K. CRJ2 var nummer et i startsekvensen.

Under kørsel til bane 27 ad rullevej N og K accepterede piloterne i ATR72 start på bane 27 fra intersektion M og fik efterfølgende instruktion om at køre ad rullevej N, K og M til venteposition bane 27. ATR72 var nummer to i startsekvensen.

Piloterne i CRJ2 (krydsradiotransmission) fik tilladelse til at starte på bane 27. Piloterne i ATR72 læste starttilladelsen tilbage.

Tårnflyvelederen observerede at ATR72 krydsede stoplinjen til bane 27 på rullevej M. Tårnflyvelederen annullerede starttilladelsen til piloterne i CRJ2 umiddelbart før at CRJ2 krydsede stoplinjen til bane 27 på rullevej K.

Havarikommissionens vurdering

Ændringen af kørselsinstruktionen til piloterne i ATR72 kan have ændret piloternes mentale trafikbillede i den retning at ATR72 blev nummer et i startsekvensen.

Grundet en krydsradiotransmission i forbindelse med starttilladelsen til CRJ2 hørte piloterne i ATR72 ikke kaldesignalet til CRJ2, og piloterne i ATR72 læste derfor starttilladelsen til CRJ2 tilbage i overensstemmelse med deres forventning om at være nummer et i startsekvensen.

Da CRJ2 var nummer et i startsekvensen og starttilladelsen blev givet til CRJ2, kan tårnflyvelederens forventning til tilbagelæsningen mentalt have skygget for den faktuelle tilbagelæsning.

Havarikommissionen skønner således at en uoverensstemmelse mellem det mentale og faktuelle trafikbillede fik indflydelse på hændelsesforløbet.