

**REDEGØRELSE**

HCLJ510-2012-133	Lufttrafikhændelse	
Dato og tid:	4.7.2012 kl. 06:54 UTC	
Hændelsessted:	Københavns Lufthavn Roskilde, EKRR	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	Roskilde CTR, luftrumsklasse D	
Luftfartøj:	A	B
Registrering:	OY-JEE	OY-JEB
Luftfartøjstyper:	P28A	P28A
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	↗	↗
Flyveregler:	VFR	VFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:	VMC	VMC
Lysforhold:	Dagslys	
ATS:	Roskilde TWR (118.900 MHz)	
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report (ATSR), Havarikommissionens formular nummer 1 (OY-JEE og OY-JEB), radardata, talekommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser.	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	B) Sikkerhed ikke tilsikret	

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog den 4.7.2012 kl. 08:00 meddelelse om hændelsen fra Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn, Kastrup (EKCH).

Faktuelle oplysninger*Flyvningens forløb*

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	Flyveeleverne i OY-JEE og OY-JEB havde før flyvningerne modtaget briefing om dagens flyveprogram af en flyveinstruktør. Dagens flyveprogram var tredje soloflyvning men første soloflyvning uden en forudgående flyvning med en flyveinstruktør. Begge flyveelever skulle udføre sololandringsrunder og var i radiokontakt med Roskilde TWR (118.900 MHz).		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
06:45:07 - 06:45:36	Flyveeleven i OY-JEE fik instruktion om via rullevej A5 at køre til motoropvarmningsområdet ved bane 21.		
06:45:51 - 06:46:28	Flyveeleven i OY-JEB rapporterede klar til start ved motoropvarmningsområdet ved bane 21. Flyveeleven i OY-JEB fik instruktion om at køre til ventepositionen ved bane 21 og efter start udføre højrehåndslandingsrunder til bane 11. Vindforholdene blev rapporteret til at være 110° og 9 knob.		
06:46:51 - 06:46:56	Flyveeleven i OY-JEB fik tilladelse til at starte på bane 21.		
06:51:53 - 06:52:26	Flyveeleven i OY-JEE rapporterede klar til start ved motoropvarmningsområdet ved bane 21. Flyveeleven i OY-JEE følte sig stresset over antallet af luftfartøjer og deres positioneringer ved motoropvarmningsområdet ved bane 21. Flyveeleven i OY-JEE fik instruktion om at køre til ventepositionen ved bane 21 og efter start udføre højrehåndslandingsrunder til bane 11. Vindforholdene blev rapporteret til at være 110° og 9 knob. Flyveeleven i OY-JEB fik tilladelse til at lave touch and go på bane 11		

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
06:52:37 - 06:52:42	Flyveeleven i OY-JEE fik instruktion om at køre ind på bane 21 og vente. Flyveeleven i OY-JEE læste instruktionen tilbage. Flyveeleven i OY-JEB var opmærksom på ATC instruktionen til OY-JEE.		
	Flyveeleven i OY-JEE startede på bane 21. Under startløbet på bane 21 observerede flyveeleven i OY-JEE at OY-JEB var kommet i luften på bane 11 (visuel kontakt). Flyveeleven i OY-JEE valgte at flyve vandret ligeud i jordefeffekten for i banekrydset 11/21 at kunne flyve under OY-JEB. Flyveeleven i OY-JEB observerede at OY-JEE var kommet i luften (visuel kontakt) men skønnede at en afværgemanøvre ikke var nødvendig.		
06:54:28 - 06:54:44	Tårnflyvelederen observerede at OY-JEE netop var kommet i luften fra bane 21 og informerede flyveeleven i OY-JEE om at der ikke var givet en starttilladelse.		

Separation mellem OY-JEE og OY-JEB

Havarikommissionen har med baggrund i vidneinterviews samt videooptagelser fra lufthavnens sikkerhedskameraer vurderet den vertikale separation mellem OY-JEE og OY-JEB i banekrydset 11/21 til at have været ca. 100 fod.

Havarikommisionens vurderinger

Det er Havarikommisionens opfattelse at soloflyvninger generelt kan være stressende og derved påvirke flyveelevers beslutningsprocesser.

I det aktuelle tilfælde skønnes soloflyvningssituationen i kombination med det forhold at OY-JEE i længere tid holdt eksponeret på en startbane at have påvirket flyveelevens (OY-JEE) beslutning om at starte.

Flyveelevens (OY-JEE) forventning til en given ATC instruktion (starttilladelse) vurderedes mentalt at have skygget for det faktiske forhold (vente på bane 21).

Hændelsen indtraf i dagslys og under visuelle vejrforhold (VMC). Der var visuel kontakt mellem OY-JEE og OY-JEB hvilket i kombination med en iværksat afværgemanøvre (OY-JEE) reducerede kollisionsrisikoen.

Havarikommisionen klassificerer således hændelsen som: B) Sikkerhed ikke tilsikret.