

**REDEGØRELSE**

HCLJ510-2012-115	Lufttrafikhændelse	
Dato og tid:	3.5.2012 kl. 1018 UTC	
Hændelsessted:	10 nm finale til bane 08L i Aalborg Lufthavn, EKYT.	
Lufttrafiktjenesteluftrum:	Aalborg TMA, luftrumsklasse D	
Luftfartøj:	A	B
Registrering:	PH-KZG	OY-CHP
Luftfartøjstyper:	F70	DA40
Flyvehøjder (→ ↗ ↘):	↘	↘
Flyveregler:	IFR	IFR
Civilt eller militært luftfartøj:	Civilt	Civilt
Flyvevejrforhold:	Dagslys	
Lysforhold:	Aalborg APP (123,975 MHz)	
ATS:	Air Traffic Safety Report, radardata, talekommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser.	
Informationskilder:	Air Traffic Safety Report, radardata, talekommunikation samt Havarikommissionens egne undersøgelser.	
Klassifikation af lufttrafikhændelsen:	C) Ingen risiko for kollision	

Alle tider er i UTC.

Luftfartsenheden i Havarikommissionen modtog den 3.5.2012 meddelelse om hændelsen fra Flyvesikringstjenesten 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]
10:17:29	Luftfartøj A udførte en ruteflyvning fra Amsterdam Lufthavn (EHAM) til Aalborg Lufthavn (EKYT). Piloterne i Luftfartøj A var i radiokontakt med Aalborg APP (123,975 MHz).	3,2	
-	Luftfartøj A blev radarkursdirigeret på en nordøstlig kurs til localizeren til bane 08L.	-	
10:19:37	Luftfartøj B udførte en lokal skoleflyvning fra EKYT.	5,2	

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
	<p>Piloterne i Luftfartøj B var i radiokontakt med Aalborg APP (123,975 MHz).</p> <p>Luftfartøj B udførte en radar-dirigeret ”no-gyro approach” på en østlig kurs til localizeren til bane 08L efter luftfartøj A.</p> <p>Se Bilag 1-4.</p>		

ATS instruks 10 (uddrag)

14.10 Wake Turbulence adskillelse ved anvendelse af radar.

14.10.2 Wake Turbulence radar-adskillelsesminima som anført i pkt. 14.10.3 skal anvendes i forbindelse med luftfartøjers start- og landingsfase når:

a) et efterfølgende luftfartøj befinder sig bagved, enten i samme højde eller mindre end 1000 fod nedenunder, et foranflyvende luftfartøj,

14.10.3 Følgende Wake Turbulence radar-adskillelsesminima er gældende:

Foranflyvende luftfartøj	Efterfølgende luftfartøj	Adskillelses- minima
MEDIUM	LIGHT	5 NM

Havarikommissionens vurderinger

Det er Havarikommissionens vurdering at der ikke forelå en underskridelse af Wake Turbulence radar-adskillelsesminima.

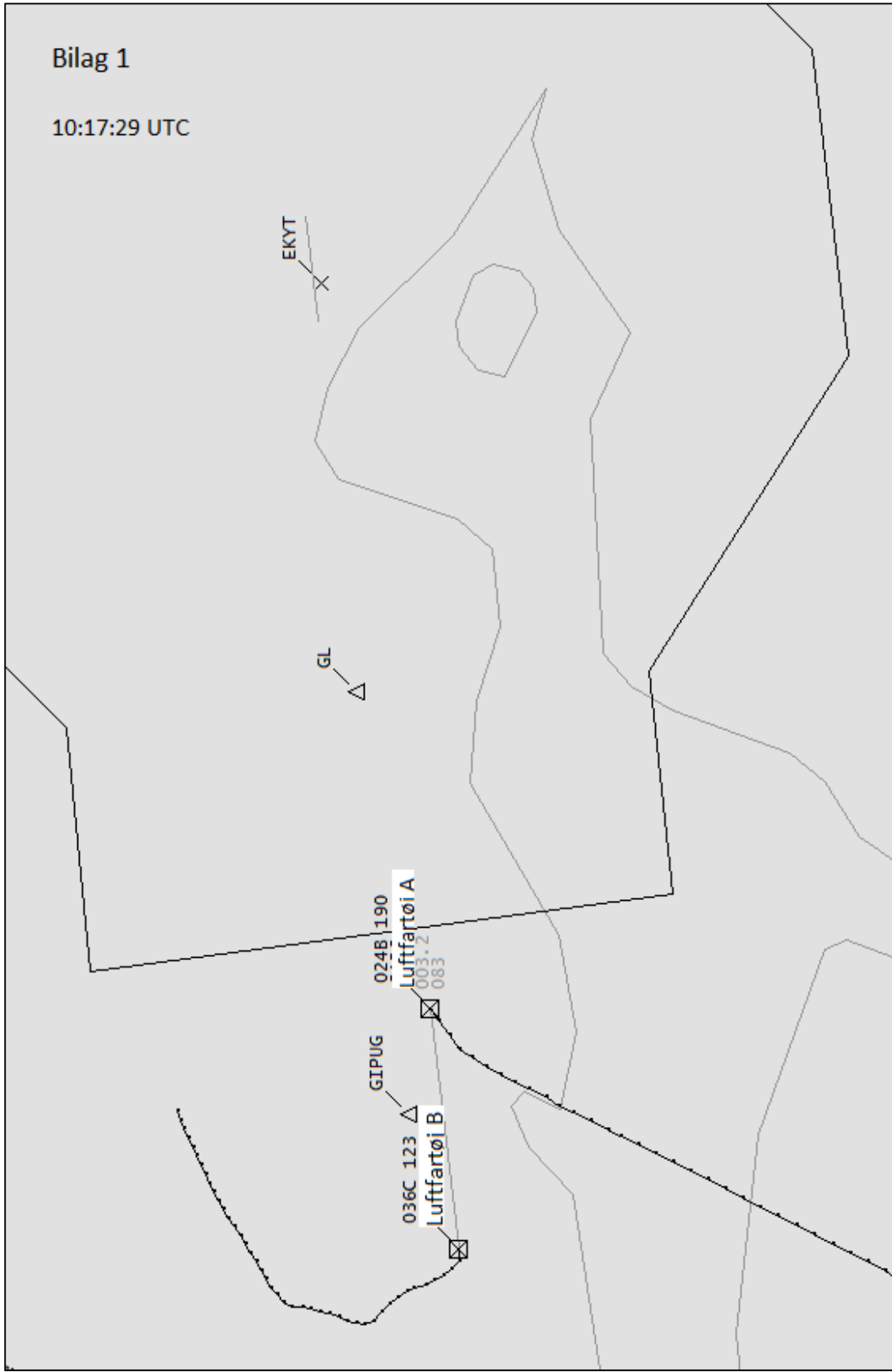
Luftfartøj B vurderes jf. Bilag 1 til ikke at være ”efterfølgende” luftfartøj til luftfartøj A (ATS instruks 10 pkt. 14.10.2).

Da luftfartøj B jf. Bilag 2-4 blev ”efterfølgende” luftfartøj, var Wake Turbulence radar-adskillelsesminima tilstede.

Se Bilag 1-4.

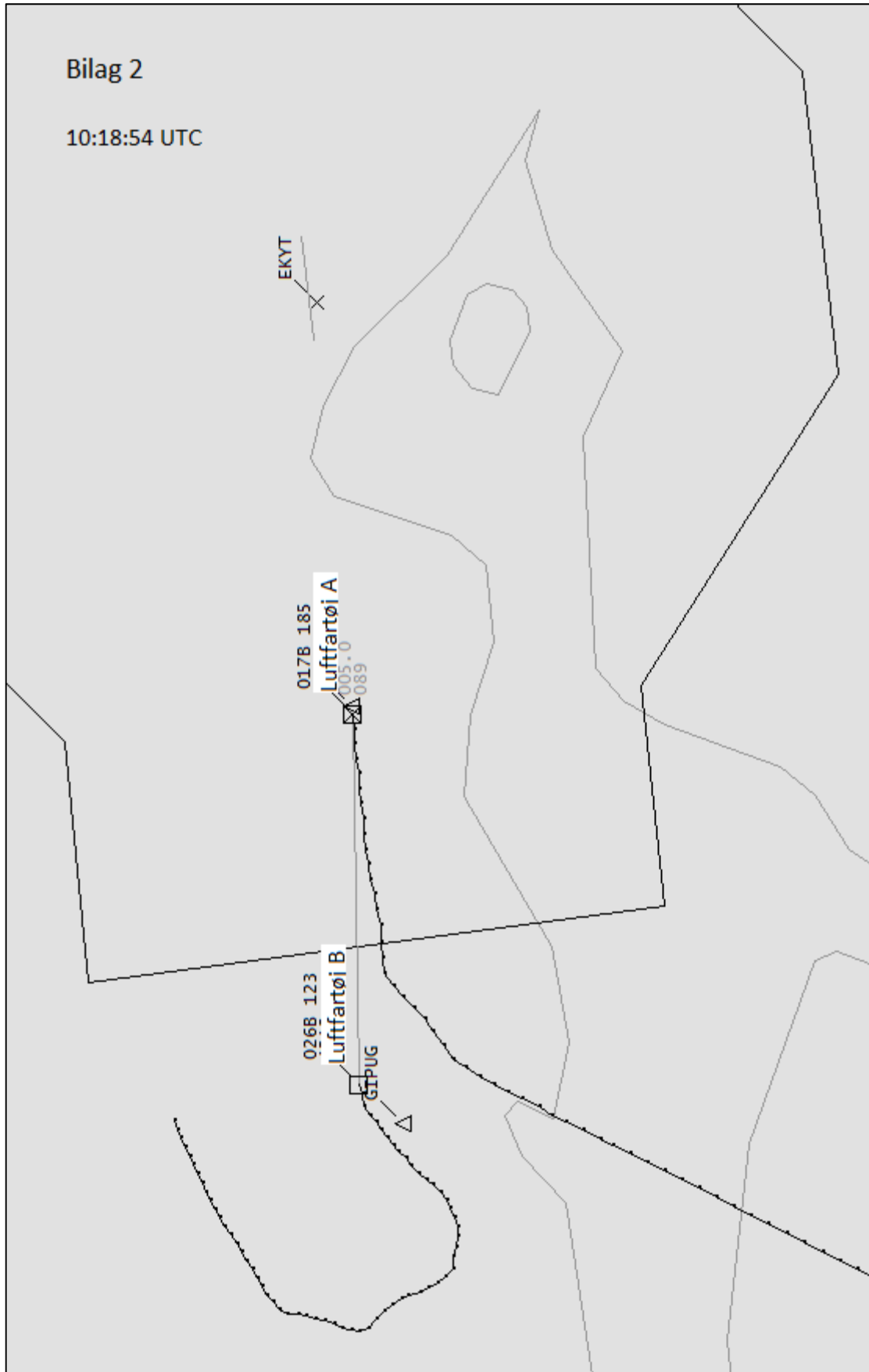
Bilag 1

10:17:29 UTC



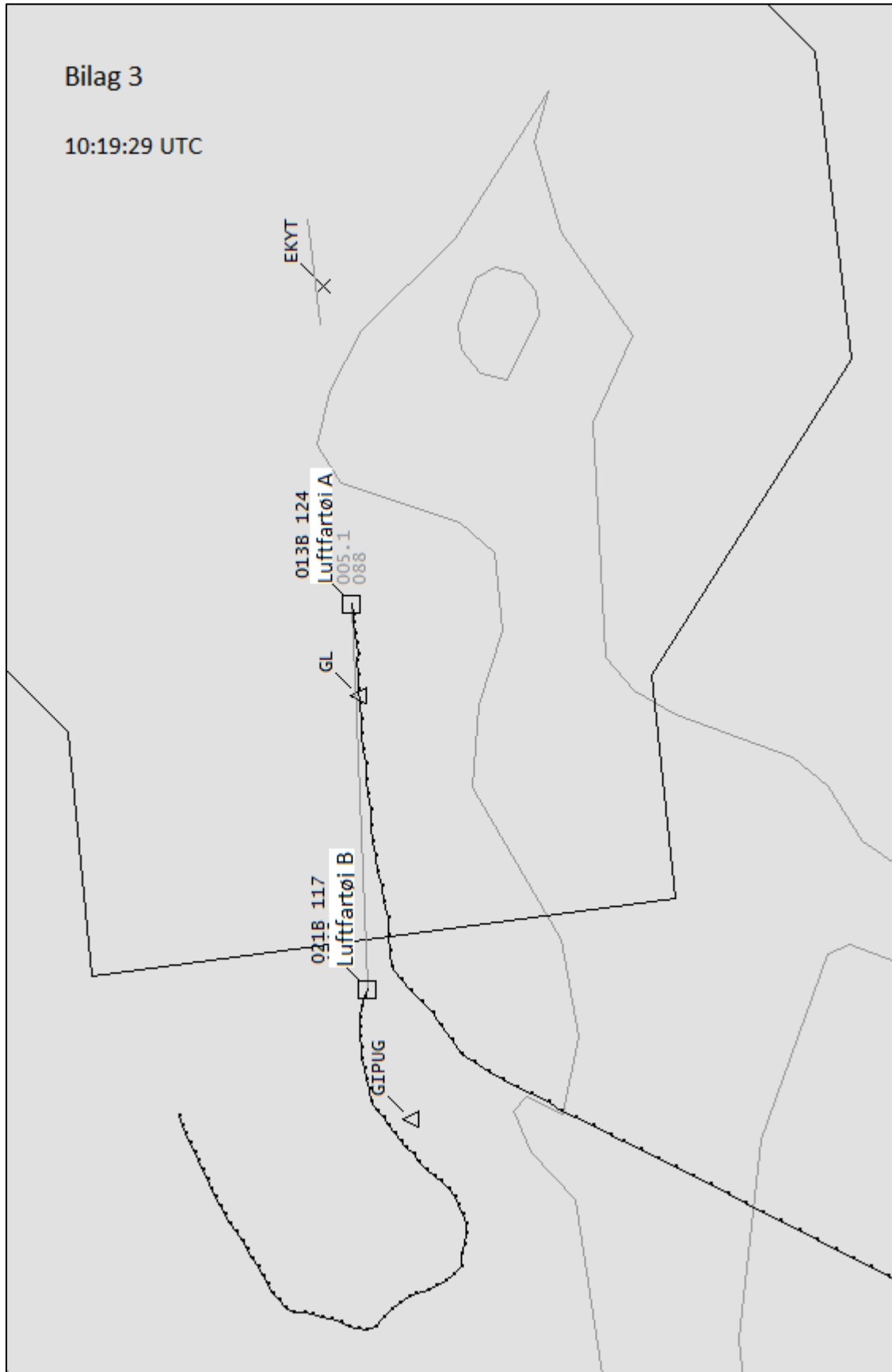
Bilag 2

10:18:54 UTC



Bilag 3

10:19:29 UTC



Bilag 4

10:19:37 UTC

