

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
09:50:36 - 09:51:13	<p>Piloten i G-WINT kaldte Roskilde Approach og rapporterede at luftfartøjet var under nedgang til FL 070 med kurs mod KOR VOR (112.800 MHz).</p> <p>Roskilde Approach oplyste at piloten i G-WINT kunne forvente radarkursdirigering til bane 11 og gav instruktion til piloten i G-WINT om at dreje 10° til venstre, rapportere ny styrende kurs og gå ned til 4000 fod på QNH 1016.</p> <p>Piloten i G-WINT læste instruktionen tilbage og rapporterede at ny styrende kurs var 055°.</p>		
09:53:39 - 09:54:07	<p>Under afbrudt indflyvning til bane 21 anmodede piloten i OY-JAS om via RK NDB (368 KHz) at udføre en fuld procedure til bane 11.</p> <p>Piloten i OY-JAS fik instruktion om at stige til 3000 fod og anflyve ventemønstret til RK NDB.</p>		
09:54:55 - 09:55:01	<p>Piloten i G-WINT fik instruktion om at styre 050°.</p> <p>Flyvefarten henover jorden (Ground Speed – GS) for G-WINT radarpræsenteredes kl. 09:54:55 til at være 291 knob.</p>		
09:57:43 - 09:57:53	<p>Piloten i G-WINT fik instruktion om at gå ned til 2000 fod med en vertikal nedgangshastighed på mindst 1500 fod pr. minut.</p> <p>GS for G-WINT radarpræsenteredes kl. 09:57:43 til at være 248 knob.</p>	6,7	1400

Tid tt:mm:ss	Situation – kort beskrivelse af instruktioner og manøvrer etc.	Separation	
		Δ Distance [nm]	Δ Højde [fod]
09:58:06 - 09:58:18	<p>Piloten i OY-JAS fik instruktion om at dreje til højre til styrende kurs 360°.</p> <p>Piloten i G-WINT fik instruktion at dreje til venstre til styrende kurs 360°.</p> <p>GS for G-WINT radarpræsenteredes kl. 09:58:06 til at være 229 knob.</p> <p>Den vertikale nedgangshastighed for G-WINT i tidsperioden fra kl. 0757:53 til kl. 09:58:18 var ca. 1680 fod pr. minut.</p>	4,8	1100
09:58:29	<p>Underskridelse af radaradskillelsesminima (3 nm/1000 fod) mellem G-WINT (3100 fod) og OY-JAS (2900 fod).</p> <p>Se bilag 1.</p>	2,8	200
09:58:51	Den mindste horisontale separation mellem G-WINT (2400 fod) og OY-JAS (3000 fod) radarpræsenteredes.	1,8	600

ATS instruks 2 (uddrag)

”Klasse C: IFR- og VFR-flyvninger er tilladt. Der ydes flyvekontrolltjeneste til alle flyvninger, og der sikres adskillelse mellem IFR-flyvninger og andre IFR- eller VFR-flyvninger. VFR-flyvninger vil modtage trafikinformationer om andre VFR-flyvninger.”

ATS instruks 3 (uddrag)

2.2 Højdeadskillelsesminima

2.2.1 I flyvehøjder mindre end FL 290 skal adskillelsesminimum være nominelt 1000 fod.

ATS instruks 10 (uddrag)

6.2 Radaradskillelsesminima

6.2.1 Medmindre andet er anført i Lokal ATS-instruks, og under overholdelse af pkt. 6.1.1, skal det horisontale radaradskillelsesminima mellem primære radarblip, SSR-svar og radarpositionssymboler være mindst 5 NM.

14.8 Radaradskillelsesminima

14.8.2 Såfremt det er anført i Lokal ATS-instruks, kan det i punkt 6.2.1 anførte radaradskillelsesminimum, i flyvehøjder under FL 195 og under overholdelse af pkt. 6.1.1, reduceres til 3 NM i nærmere definerede områder, forudsat at de involverede luftfartøjer er under hastighedskontrol og af radarflyvelederen og/eller iht. lokale procedurer som anført i AIP er begrænset til max. 250 KTS IAS, jf. dog pkt. 14.8.2.1.

Havarikommisionens vurderinger

Havarikommisionen skønner at ikke optimal trafikafvikling fik indflydelse på hændelsesforløbet og ledte frem til en underskridelse af gældende radaradskillelsesminima (3 nm/1000 fod).

Bilag 1

