

HCLJ510-000606	Lufttrafikhændelse
Sted:	15 nm finale rwy 22L EKCH
Dato/Tidspunkt (UTC):	17-11-2008 / Kl. 20:51:00
Klassifikation:	B) Safety not assured

Luftfartøjet:

Registrering: OY-GRL
Luftfartøjstype: BOEING - 757-300
Flyvningens formål: Commercial Air Transport
Flyveregler: IFR
Flyvningens fase: Approach
Sidste afgangssted:
Planlagt landingssted: Denmark - EKCH (CPH): København/Kastrup

Luftfartøjet:

Registrering:
Luftfartøjstype: AIRBUS INDUSTRIES - A321
Flyvningens formål: Commercial Air Transport
Flyveregler: IFR
Flyvningens fase: Approach
Sidste afgangssted:
Planlagt landingssted: Denmark - EKCH (CPH): København/Kastrup

Beskrivelse af hændelsesforløbet:

Luftfartøj A var en Boeing B757 (MTOM 113.398 kg). Luftfartøj B var en Airbus A321 (MTOM 85.000 kg). Begge luftfartøjer var under kontrol af Copenhagen Approach og under indflyvning til Copenhagen, Kastrup (EKCH) bane 22L.

Radardata viste efterfølgende:

Kl. 20:51:15 UTC: Luftfartøj A's flyvehøjde var 3000 fod og luftfartøj B's flyvehøjde var 4000 fod. Afstanden mellem luftfartøjerne var 4,9 nm.

Kl. 20:51:40 UTC: Luftfartøj A's flyvehøjde var 3000 fod og luftfartøj B's flyvehøjde var 3900 fod. Afstanden mellem luftfartøjerne var 3,5 nm. Den relative pejling fra luftfartøj B til luftfartøj A var 276°. Separationen mellem luftfartøjerne blev herved underskredet med 1,5 nm eller 100 fod. Radarflyvelederen instruerede luftfartøj B om kursændringer med henblik på at genetablere separationen mellem luftfartøjerne. Derudover informerede radarflyvelederen besætningen (B) om det foranflyvende luftfartøj (A).

I tidsrummet fra kl. 20:51:40 UTC til kl. 20:52:57 UTC blev separationen mellem luftfartøjerne mindre. Den mindste separation var ca. 3,2 nm til 3,3 nm og 500 fod til 400 fod. Herefter blev separationen forøget, for til sidst at være genetableret kl. 20:53:45 UTC. Under den sidste del af anflyvningen (final approach) blev afstanden mellem luftfartøjerne reduceret til ca. 4,5 nm.

Wake turbulence radaradskillesminima:

Både luftfartøj A og luftfartøj B havde en MTOM mellem 7.000 kg og 136.000 kg og var derfor klassificeret af ICAO som Wake turbulence category "MEDIUM".

Enkelte luftfartøjer kunne forårsage større Wake turbulence end forventet i forhold til deres MTOM. Luftfartøj A (Boeing B757) var et sådan luftfartøj. Dette forhold var beskrevet i ATS-instruks 19, hvori det fremgik, at når en B757 var foranflyvende skulle det betragtes som værende kategoriseret som "HEAVY" men når det var et efterfølgende luftfartøj skulle det kategoriseres som et "MEDIUM" luftfartøj. Radaradskillesminima mellem luftfartøj A og luftfartøj B var derfor horisontalt 5 nm eller vertikalt 1000 fod.

Radarpræsentation:

Radarflyvelederen fik på sin monitor bl.a. fremvist luftfartøjernes radiokaldesignaler. Såfremt et luftfartøj var i ICAO kategorien "HEAVY" ville der efter luftfartøjets kaldesignal tillige blive præsenteret et "H", som "HEAVY". Luftfartøj A blev ikke vist med et "H" efter sit kaldesignal idet luftfartøj A ifølge ICAO's vægt definition var et "MEDIUM" luftfartøj.

Havarikommissionen vurderer, at flyvesikringstjenesten bør overveje at påføre et "H" bag kaldesignalet på radarpræntionen, når luftfartøjet i følge ATS-instruksen skulle behandles som om dette var et "HEAVY" luftfartøj.