

<b>HCLJ510-000789</b>	<b>Lufttrafikhændelse</b>
Sted:	EKCH
Dato/Tidspunkt (UTC):	08-09-2010 / Kl. 05:27:00
Klassifikation:	B) Safety not assured

#### **Luftfartøjet**

Registrering:	UNKNOWN
Luftfartøjstype:	BOEING - 757-200
Flyvningens formål:	Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - International - Passenger
Flyveregler:	IFR
Flyvningens fase:	Approach
Sidste afgangssted:	United States of America - KEWR (EWR): Newark/Intl, Nj.
Planlagt landingssted:	Denmark - EKCH (CPH): Kobenhavn/Kastrup

#### **Luftfartøjet**

Registrering:	UNKNOWN
Luftfartøjstype:	CANADAIR - REGIONAL JET SERIES 100/200
Flyvningens formål:	Commercial Air Transport - Scheduled revenue ops - International - Passenger
Flyveregler:	IFR
Flyvningens fase:	Approach
Sidste afgangssted:	Germany - EDDV (HAJ): HANNOVER
Planlagt landingssted:	Denmark - EKCH (CPH): Kobenhavn/Kastrup

#### **Beskrivelse af hændelsesforløbet**

CRJ2 (medium) fløj under radarkursdirigering (ILS indflyvning til bane 04R) og fløj bagved B752 (af ATC kategoriseret som heavy), der ligeledes fløj under radarkursdirigering (ILS indflyvning til bane 04L).

Under radarkursdirigeringen udstedtes advarsler til piloterne i CRJ2 om risikoen for wake turbulence. De to luftfartøjer var på daværende tidspunkt under kontrol af og i radiokontakt med samme indflyvningsradarflyveleder.

På finalen til bane 04L fik piloterne i B752 instruktion om at reducere flyvefarten til 160 knob indtil passage af 4 nm fra tærsklen til bane 04L. På finalen til bane 04R fik piloterne i CRJ2 instruktion om at reducere flyvefarten til 160 knob indtil passage af 5 nm fra tærsklen til bane 04R.

Efterfølgende fik piloterne instruktion om at skifte radiofrekvens til kontrollårnet på radiofrekvens henholdsvis 118,100 MHz (B752) og 119,350 MHz (CRJ2).

Flyvefarten henover jorden (GS) for B752 fra passage af ca. 4 nm og frem til tærsklen til bane 04L radarpræsenteredes til at være ca. 122 knob. Flyvefarten henover jorden (GS) for CRJ2 fra passage af ca. 5 nm og frem til tærsklen til bane 04R radarpræsenteredes til i gennemsnit at være ca. 140 knob.

På finalen til bane 04R fik piloterne i CRJ2 instruktion om at reducere flyvefarten yderligere for ikke at komme for tæt på B752 på finalen til bane 04L.

Den mindste horisontale og vertikale separation under hændelsesforløbet blev radarpræsenteret til at være 1,4 nm og 800 fod.

Adskillelsen mellem bane 04L og bane 04R i EKCH var mindre end 760 meter.

#### **ATS instruks 14 (uddrag)**

*"14.10.2 Wake turbulence radaradskillelsesminima 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,*

*b) begge luftfartøjer benytter den samme bane, eller parallelle baner adskilt med mindre end 760 meter, eller*

*c) et luftfartøj er på krydsende kurs bagved et andet luftfartøj, enten i samme højde eller mindre end 1000 fod nedenunder.*

*14.10.3 Følgende Wake Turbulence radaradskillelsesminima er gældende:*

<i>Foranflyvende luftfartøj</i>	<i>Efterfølgende luftfartøj</i>	<i>Adskillelsesminima</i>
<i>A380-800</i>	<i>A380-800</i>	<i>4 NM</i>
	<i>HEAVY (af andre typer end A380)</i>	<i>6 NM</i>
	<i>MEDIUM</i>	<i>8 NM</i>
	<i>LIGHT</i>	<i>10 NM</i>
<i>HEAVY</i>	<i>HEAVY</i>	<i>4 NM</i>
	<i>MEDIUM</i>	<i>5 NM</i>
	<i>LIGHT</i>	<i>6 NM</i>
<i>MEDIUM</i>	<i>LIGHT</i>	<i>5 NM</i>

#### **Havarikommissionens vurdering**

CRJ2 indhentede under slutindflyvningen B752, hvilket efter Havarikommissionens opfattelse ledte frem til en underskridelse af wake turbulence radaradskillelsesminima (5 nm).