

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm  
Telefon: 64 84 57 60  
Telefaks: 64 84 57 70  
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 39/2003  
Avgitt: 10. juli 2003

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-type og reg.:	DA 20 (Jet Falcon) tailnr 053/DHC-8
Operatør:	Luftforsvaret/Widerøes flyveselskap
Radiokallesignal:	BLUES-52/WIF-458
Dato og tidspunkt:	20. november 2002, kl 1600
Hendelsessted:	Farris TMA ifm innflyging til Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse
Type flyging:	Militær øvingsflyging
Værforhold:	Svak vind fra nord. Lite skyer. God sikt (10+)
Lysforhold:	Skumring
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR /IFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport om lufttrafikkhendelse fra LV/Øst-Norge/Oslo ATCC Rapport om lufttrafikkhendelse fra LV/Øst-Norge/Rygge TWR

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

En av Luftforsvarets DA 20 Jet Falcon, med kallesignal BLUES 52, hadde planlagt militær øvingsflyging ut fra Rygge flystasjon (ENRY) med avgang kl 1550. Rygge var også destinasjon. Utklatringsflyging fra Rygge til øvingsområde Foxtrot var planlagt vestover nord for Sandefjord lufthavn, Torp (ENTO).

Klarering for BLUES 52 lød "Climb FL 90 direct FOXT". Denne klareringen var gitt fra MIL Planner i Oslo kontrollsentral (ATCC). Flygeleder på sektor Farris fikk telefonisk beskjed om klareringen kl 1550. Det samme gjorde Rygge Approach. BLUES 52 mottok klareringen over radio fra Rygge tårn kl 1551. På dette tidspunktet hadde BLUES 52 allerede anmodet tårnet om taxi-klarering og angitt estimert avgangstid kl 1553 til flygeleder.

Samtidig som ruteklarering ble gitt, informerte tårnet om at avgang måtte forsinkes ca ett minutt grunnet to F-16 jagerfly som skulle lande. Det var tåke som kom inn over østenden av flyplassen og medførte redusert sikt i "touch down"-sonen. Dette resulterte i et antall "missed approach" for de to jagerflyene. Tåke ved flyplassen gjenspeiles ikke i 1450Z METAR for Rygge denne dagen.

BLUES 52 mottok derfor ikke avgangsklarering før kl 1558. Umiddelbart etter avgang ba tårnflygeleder BLUES 52 om å kontakte Farris på frekvens 134,05 MHz. Fartøysjefen anmodet i stedet om å kontakte Oslo på kanal 9 (MIL sektor) og fikk tillatelse til det.

Widerøes flight WIF 485 (DHC-8) var underveis fra Trondheim lufthavn Værnes (ENVVA) til Torp og hadde begynt nedstigning. Besetningen sjekket inn på sektor Farris kl 1555 i FL 100 og fikk umiddelbart klarering ned til FL 80 og videre til 7000 fot retning ”left downwind” rullebane 36 på Torp.

Flygeleder på sektor Farris registrerte at BLUES 52 var i luften gjennom radarsvar kl 1559. Imidlertid hadde verken han eller flygeleder på MIL sektor radiokontakt med det militære flyet. Det ble klart for flygelederen at flyene ville komme i konflikt med hverandre hvis begge fortsatte på den kursen de hadde for øyeblikket. Ettersom ingen hadde radiokontakt med BLUES 52 valgte flygelederen å gi WIF 485 instruksjon om å foreta en høyresving vestover ut til kurs 260, dvs vekk fra planlagt innflygingstrasé. På grunn av dette unngikk man å underskride atskillelsesminima på 5 NM.

Rett etter at denne instruksjonen var gitt til WIF 485 forsøkte flygeleder på sektor Farris å kalle opp BLUES 52. Oppkall ble forsøkt på 134,05 MHz, kanal 9 og nødfrekvens (guard), men det ble ikke oppnådd kontakt.

Vel ett minutt senere kalte BLUES 52 opp Farris Radar. Han rapporterte at han passerte gjennom 7000 fot mot klarert høyde FL 90. Samtidig bad han om å få oppgitt korrekt frekvens for kanal 9. Flygeleder oppga denne til å være 360,72 MHz.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

I denne saken ble en forsinkelse estimert til ett minutt for i realiteten å bli ti ganger så lang. Dette fikk konsekvenser for trafikkavviklingen i Farris TMA. WIF 485 gjennomførte nedstigning mot Torp og forberedte landing. Fartøysjefen rapporterte at han kunne se flyplassen, og ba om å få gjøre en visuell innflyging.

I denne situasjonen kom BLUES 52 inn i området, ti minutter for sent i forhold til ruteklareringen, på en kurs som ga konflikt med WIF 485. I den fasen av flygingen Widerøe-maskinen befant seg ville det være naturlig å løse konflikten ved å gi kurskorleksjon til det militære flyet. Det var imidlertid umulig fordi ingen kontrollinstans hadde radiokontakt med BLUES 52. Flygingen foregikk IFR i klasse D luftrom og da er det krav til to-veis radiokontakt mellom fly og kontrollinstans. Det var uheldig at BLUES 52 ikke svarte på noen av de aktuelle frekvensene, inkludert guard, som Oslo ATCC forsøkte å nå han på. Fartøysjefen fikk oppfylt sitt ønske om å kontakte MIL sektor i stedet for sektor Farris, men hadde tydeligvis problemer med å finne riktig frekvens, og måtte be om å få oppgitt denne da han til slutt kom i kontakt med Oslo ATCC på 134,05 MHz.

Av lydbåndutskriften fra radiosambandet mellom Rygge tårn og BLUES 52 før avgang, går det fram at fartøysjefen var usikker på veivalg på bakken under taxing og betegnelse på de ulike delene av taxebanen selv om Rygge er permanent tilholdssted for den skvadronen som opererer DA 20. Dette, sammen med problemene med frekvensvalg, danner et inntrykk av at fartøysjefen ikke er tilstrekkelig forberedt og at den lufttrafikkmessige delen av denne øvingsturen burde vært planlagt bedre.

Det er også et viktig poeng, som Luftfartsverket (Avinor) påpeker i sin rapport til HSLB, at tiden fra MIL sektor ga ruteklarering, til BLUES 52 var i luften, ble for lang og bidro til å forkludre trafikkflyten. Det er viktig at det er god kommunikasjon mellom de ulike kontrollinstansene som berøres av en flygning slik at informasjon som har betydning for effektiv trafikkavvikling formidles hurtig videre. Da slipper man å dirigere fly som gjør ”visual approach” vekk fra flyplassen.

I dette tilfellet unngikk man underskridelse av separasjonsminima på grunn av aktiv handling fra flygelederen på sektor Farris ved Oslo ATCC. Det var etter HSLBs vurdering aldri direkte fare for sammenstøt.