

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 05/94
Avgitt: 18. februar 1994

Luftfartøy, type og reg.: 4 Canberra, BE 200 (F-GJAF)
Kallesignal: RFR 10L1, DRT 2824
Dato og tidspunkt: 1. oktober 1993 kl 1416 lokal tid
Hendelsessted: Flesland TMA
Type hendelse: Avvik fra klarert SID
Type flyging: Militær flyging/charterflyging
Værforhold: 10006 9999 SCT035 SCT080 BKN200
13/M04 Q1007 NOSIG
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR/IFR
Informasjonskilder: Rapport fra Flesland APP samt fartøysjef
DRT 2824 og formasjonsleder RFR 10L1

HENDESESFORLØP

Kl 1413 tok en formasjon bestående av 4 Canberras av fra bane 18 på Flesland. De var klarert til Wyton, England, via BTA 2 standard instrumentutflyging (SID) med stigning til flygenivå (FL) 70. Denne SID innebærer at luftfartøyene skal følge radial 174 Flesland VOR til Bratta radiofyr, med stigning til klarert høyde.

Ca 2 minutter etter avgang registrerte vakthavende flygeleder ved Flesland innflygingskontroll (DEP) ved hjelp av radar at lederen av formasjonen befant seg litt vest av senterlinjen. Innflygingsradar (ARR) radarledet på dette tidspunkt DRT 2824, med nedstigning til 4 000 FT etter avtale med DEP.

Kl 1416 observerte flygelederne ved ARR og DEP at RFR 10L1 steg gjennom 3 000 FT på en sørvestlig kurs som ville bringe formasjonen på tilnærmet kollisjonskurs med DRT 2824. Formasjonen var på dette tidspunkt ennå i kontakt med Flesland kontrolltårn (TWR). ARR flygeleder ringte da TWR og ba om at RFR 10L1 ble dirigert sørover igjen, med høyderestriksjon 4 000 FT. Videre ble DRT 2824 instruert om å holde 4 500 FT, som luftfartøyet på dette tidspunkt hadde nådd.

DEP flygeleder sier i sin rapport at jagerfly vanligvis klareres for stigning til FL 70 på SID. Dette for å unngå at en formasjon må flate ut i 3 000 FT som er normal SID høyde. Avgående fly skal kontakte DEP snarest etter avgang, men pga frekvensskifte og innsjekking i formasjonen er det ikke uvanlig at kontakt etableres fra 4 000 FT og høyere. Ca kl 1417 fikk han igjen kontakt med RFR 10L1, og ga da trafikkinformasjon om motgående trafikk. RFR 10L1 var da ca 2 NM fra DRT 2824, noe ute til siden. Formasjonens høyde var på dette tids-

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

punkt 4 000 FT. Flygelederen mener at DRT 2824 var 4 300 FT på det laveste, for så å stabilisere seg på 4 500 FT. Han sier til slutt i sin rapport at grunnen til at han ikke foretok svingemanøver med formasjonen, var for ikke å forverre situasjonen. Canberra skvadronen hadde informert lufttrafikkjentesten om at man ikke var i stand til å ta radarleding, dersom to eller flere luftfartøy fløy i formasjon.

Luftops ved Forsvarskommando Sør-Norge sier i sin rapport at de har mottatt opplysninger fra formasjonslederen via telefon. I telefonsamtalen vedgår flygeren å ha avveket fra klarert utflyging under VMC-forhold. DRT 2824 som var på vei inn mot Flesland, ble observert på god avstand.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Separasjonsminima ble ved denne hendelsen underskredet pga at RFR 10L1 avvek fra den klarerte SID. Formasjonsleder har ikke gitt noen forklaring på hvorfor dette skjedde. BSL F 1-3, pkt 3.6.2.1 sier bl.a. at fartøysjef som utfører kontrollert flyging, skal sørge for at alle mottatte klareringer fra flygekontrolltjenesten blir etterkommet og at gjeldende reiseplan, eller den del av gjeldende reiseplan som kommer til anvendelse, blir overholdt. Formasjonen har brutt med denne bestemmelsen. Den mest nærliggende årsaken til hendelsen er at formasjonslederen har vært uoppmerksom og uforvarende avvek fra den klarerte SID.

TILRÅDNINGER

Ingen.