

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 23/2005

Avgitt: 19. mai 2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevet.

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

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 727-200, G-BPND/Boeing 737-700, OY-KKR
Operatører: Cougar Leasing Ltd. (NITRO operations) / Scandinavian Airlines System
Radiokallesignaler: NTR636C / SAS1368
Dato og tidspunkt: Mandag 31. mars 2003 kl. 1945
Hendelsessted: Oslo TMA, 8 NM syd/sydpøst av Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM)
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima
Type flyging: Ervervsmessig, fraktflyging / ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: METAR kl. 1850Z:
20011KT CAVOK 03/M05 Q1016 NOSIG
Lysforhold: Dagslys (skumring)
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR (begge)
Antall om bord: Ikke oppgitt
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Flygeleder: Tjenestegjøring ikke oppgitt
Informasjonskilder: Rapport om lufttrafikkhendelse og Rapport om uregelmessighet/uønsket hendelse, redegjørelse fra supervisor Gardermoen TWR ang. NITRO "operations" og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

En underskridelse av horisontalatskillelse fant sted mandag 31. mars 2003 i Oslo TMA mellom en langsomtgående Boeing 727 og en Boeing 737 med normal utflygingshastighet. Ved hendelsestidspunktet var trafikkbelastningen middels.

NTR636C var på egennavigasjon på standard utflygingsrute GOTUR 4C under radarkontroll av Oslo innflygingskontroll, sector TMA East. SAS1368 var på egennavigasjon på SID TOMBO 4C også under radarkontroll av samme sector.

Etter avgang på RWY 19L kontaktet besetningen på NTR636C Oslo APP kl. 19:43:18. Flyet var da i 4 000 ft stigende. SAS1368 som hadde tatt av kort tid etter kontaktet Oslo APP East kl.19:44:10.

Kl. 1944 viste radarbildet:

NTR636C i høyde 5 800 ft, med bakkehastighet 170 kt, stigehastighet 1 700 ft/min i retning GOTUR. SAS1368 var i 4 800 ft stigende, 4 NM bak forangående med en bakkehastighet på 190 kt og stigehastighet 2 500 ft/min. Etter dette akselererte SAS1368 til bakkehastighet 260 kt, mens NTR636C fortsatte med bakkehastighet 190 kt.

Kl. 19:44:59 ble SAS1368 instruert til å svinge venstre til kurs 050 grader i den hensikt å opprettholde godkjent atskillelse mellom flyene som i det aktuelle tilfellet var 3 NM. Straks etter ble "Short term conflict alert" (STCA) utløst på radarfremviseren til sektor TMA East. Minste avstand mellom flyene ble målt til 2,9 NM. Ved denne minste registrerte horisontale atskillelsen var minste vertikale atskillelse 200 ft. SAS1368 var i 7 300 ft og NTR636C i 7 500 ft.

Lengdeatskillelsen som Gardermoen TWR hadde etablert mellom flyene ved avgang var tilstrekkelig. Grunnen til underskridelsen av minima på 3 NM var den unormalt lave flyhastigheten som NTR636C hadde under utkltringen.

NITRO "operations" i England informerte på forespørsel fra supervisor ved Gardermoen TWR samme kveld, at de hadde innført en ny "company noise abatement procedure" for ENGM. Denne foreskrev stigning til 7 000 ft med "indicated airspeed" (IAS) på 160 kt. Dette var ukjent både for Gardermoen TWR og Oslo ATCC.

Berørt personell ved Oslo ATCC er nå informert om denne prosedyren.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at det ikke oppsto noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen. HSLB anser videre at operatører som innfører lokale operative prosedyrer som har betydning for ut- og innflyginger skal informere berørte lufttrafikkjenesteenheter om dette.