

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP:

19/2005

Avgitt:

3. 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 + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøyer

-type og reg.: RJ1H/1, (Regional Jet) BAE Systems RJ 100 / Boeing 737-600, LN-RPK

Operatører Swiss Airlines / Scandinavian Airlines System

Radiokallesignaler: SWR130Q / SAS380

Dato og tidspunkt: Tirsdag 3. september 2002, kl. 0834

Hendelsessted: Like nord for Oslo lufthavn Gardermoen. (ENGM)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, mulighet for underskridelse av atskillesesminima

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging begge fly

Værforhold: 2/8 midlere skyer, sikt mer enn 10 km

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR begge

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefene: Ikke oppgitt

Informasjonskilder: Rapport fra LTT, Luftfartsverket Øst-Norge og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Lufttrafikkhendelsen fant sted like nord for Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM)

Trafikkbelastningen var middels. Ingen andre fly var involvert i hendelsen.

To fly var i ferd med å komme for nær hverandre. De berørte fly var, nr. 1: SWR 130Q, av typen RJ1H/1(Regional Jet) operert av Swiss Airlines på en IFR reiseplan ENGM – Zürich (LSZH), og nr. 2: SAS 380, av type Boeing 737-600 operert av Scandinavian Airlines System på vei mot Nord-Norge.

SWR 130Q utførte avgang fra ENGM RWY 01L kl. 0832 og steg ut på SID SKI 4A som klarert. Den horisontale og vertikale hastighet er relativt lav for denne flytypen i forhold til andre jet-drevne

rutefly. Under utkltringen kommuniserte SWR 130Q med Oslo Approach TMA West (BR), hvilket var normal fremgangsmåte.

SAS 380 mottok sin avgangsklarering fra RWY 01L ca. ett minutt etter at SWR130Q hadde foretatt sin avgang. Etter avgang klatret dette flyet på SID TOMBO 4A med normal horisontal og vertikal hastighet. Besetningen meldte seg på arbeidsfrekvensen til Oslo Approach TMA East, (AR) kl. 08:34:23. Da passerte SAS380 2 900 ft QNH, klatrende til standard høydebegrensning 7 000.

Flygelederen på APP East så øyeblikkelig at atskillelsesminima i forhold til SWR 130Q ville bli underskredet, dersom SAS380 fortsatte flygingen i henhold til den klarering besetningen mottok av Gardermoen TWR. SAS380 ble instruert til å flate ut i 4 000 ft, hvilket ble etterkommet.

Minste avstand mellom flyene var 2 NM. Vertikalt atskillesminima ble aldri underskredet.

Luftfartsverket (nå Avinor), avdeling for LTT kommenterer:

”Liknende hendelser har vært rapportert tidligere. Den første tiden etter åpningen av ENGM fant flere slike hendelser sted. Dette førte til gjennomgang av SID-systemet og LTT’s rutiner. LTT må ta høyde for i avgangssekvensen hvor langsomtgående fly etterfølges av fly med større ytelsesevne, enten ved å øke tidsintervallet mellom avgangene, eller ved å legge inn en høydebegrensning. Dersom en løsning med vertikal høydebegrensning er å foretrekke, skal TWR innhente aksept for dette fra Oslo APP. Det er ikke gjort spesielle tiltak ved Oslo ATCC etter denne hendelsen.”

I en høringskommentar til denne rapporten skriver Norsk Flygerforbund blant annet:

”En annen side som ikke berøres og som NF har tatt opp tidligere og som vi bestemt mener kan være medvirkende, er overføring av samband/kontroll fra TWR til DEP. Det er mangelfull standardisering, både nasjonalt og internasjonalt med flere varianter som f. eks:

*Contact DEP immediately after takeoff

*Contact DEP when instructed

*Contact DEP at 2 000 ft

På Gardermoen er ingenting beskrevet, og man blir overført et sted mellom 2 000 ft og 7 000 ft. NF kunne gjerne se en overføring så tidlig som mulig. -----”.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB registrerer at det ikke forlås noen reell kollisjonsfare ved denne hendelsen på grunn av at flygelederen ved Oslo Approach East tidlig oppdaget en mulig underskridelse av atskillelsesminima.

Liknende hendelser (Ref. HSLB 52/2001, 19/2002 og 53/2003) har vært utredet hvor havarikommisjonen har pekt på betydningen av at berørt personell både ved TWR og APP/DEP har hatt anledning til å sette seg inn i de forskjellige flytypers ytelsesevne. Det har også vært gitt tilråding om dette. Denne tilrådingen har fortsatt gyldighet.