

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

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

SL RAP: 14/2005

Avgitt: 25. april 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 påkrevd.

---

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

### Luftfartøy

-typer og reg.: DHC-8-311, LN-WFA/Dornier 228-212, LN-BER

Operatører: Widerøes Flyveselskap ASA/Arctic Air

Radiokallesignaler: WIF406 / ARK050

Dato og tidspunkt: Fredag 20. desember 2002 ca. kl. 0910

Hendelsessted: Ca. 4 NM nord for Sandefjord lufthavn Torp (ENTO), i grensesnittet mellom Torp CTR og Farris TMA

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima

Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging

Værforhold: METAR kl. 0750 UTC: 21012 CAVOK 03/M00 Q1006

Lysforhold: Mørke

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR for begge fly

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Fartøysjefene: Informasjon ikke aktuelt

Informasjonskilder: Rapport om lufttrafikkhendelse (fra fartøysjef LN-BER), rapport sjefflygeleder Torp TWR, rapport fra vakthavende flygeleder Torp TWR, avskrift av bånd, rapport fra avdelingssjef ATCC Avinor Øst-Norge, rapport fra flygeleder ved Farris Approach Radar med bånd og HSLBs egne undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i nærheten av Dalen lokator (DA) som ligger ca. 4 NM nord for ENTO.

Trafikkbelastningen var moderat i Farris TMA på morgenen 20. desember 2002. På tidspunktet for hendelsen foregikk det en autorisasjonsprøve i Torp TWR. Berørte luftfartøyer var en Dornier 228-212, LN-BER på vei fra Oslo Gardermoen (ENGM) til Sandefjord Torp, og en DHC-8-311, LN-WIF på vei fra Sandefjord Torp til Bergen Flesland (ENBR).

Rullebane i bruk ved ENTO var RWY 18. ARK050 holdt marsjhøyde 6 000 ft mot DA, da besetningen sjekket inn til Farris APP (FD) kl. 0859. Torp QNH ble oppgitt, og det ble opplyst at informasjon Hotel var aktuell. Samtidig ble besetningen bedt om å rapportere Torp i sikte for en visuell innflyging til RWY 18.

Kl. 0904 ringte Torp TWR til Farris APP (FD), og ba om avgang for WIF406 på RWY 36, som var motsatt av bane i bruk. På dette tidspunktet hadde ARK050 ca. 20 NM flydistanse til Torp. Farris APP (FD) aksepterte avgang RWY 36 under forutsetning av at Torp TWR løste konflikten mellom innkomne og avgående fly. Dette ble akseptert av Torp TWR. Kommunikasjonen med ARK050 ble overført til Torp TWR kl. 0905. Dette flyet var da i nedstigning mot DA i 3 000 ft. Besetningen hadde ikke rapportert RWY i sikte.

Flygeleder ved Farris APP (FD) observerte på radar at WIF406 hadde tatt av på RWY 36 kl. 0907. Da var ARK050 11 NM nord/nordøst av ENTO. Det oppsto på dette tidspunkt en diskusjon mellom de to flygeleiderne om hva foregikk. WIF406 ble gitt trafikkinformasjon om ARK050, og samtidig rapporterte besetningen på WIF456 at de hadde ARK050 på TCAS. Fartøysjefen på ARK050 skriver i sin rapport at han, under sin visuelle innflyging til RWY 18, hadde visuell kontakt med det møtende fly. Han anså at det aldri var noen fare for flysikkerheten.

Avspilling av radarbildet viser at de to flyene, WIF406 klatrende, og ARK050 under nedstigning, passerte samme høyde kl. 0909 i 2 800 ft med 5 NM klaring. Avstanden ble redusert til 4,1 NM før vertikal atskillelse var etablert.

Kommentarer fra Avinor Øst-Norge:

”Regionalt regelverk Del 5, Kapittel 3, Side 5-3-1, Para 1.1.1 sier at ”Torp kontrolltårn er ansvarlig for lufttrafikkjeneste innenfor Torp CTR. Torp CTR har øvre begrensning 2 500 ft.”

Side 5-3-7, Para 4.4.1.1 sier at ”Overføring av kontrollansvar for avgående flyginger skjer når flygingen stiger gjennom 2 500 ft dersom ikke annet er koordinert.”

Lokalt Regelverk for Oslo ATCC Del 1, Kapittel 1, Side 1.1.1, Para 3.3 sier at ”Sektor Farris APP er ansvarlig for utøvelse av lufttrafikkjeneste innenfor Farris TMA, samt det ikke-kontrollerte luftrommet som ligger under Farris TMA, med unntak av Skien TIZ ....”.

Farris TMA har en nedre grense på 2 500 ft over Torp CTR. Underskridelsen av atskillelsesminima skjedde således i Farris TMA, altså innenfor FD sitt ansvarsområde.”

Tilslutt skriver Avinor at denne hendelsen skjedde først og fremst fordi telefonkoordineringen mellom FD og ENTO TWR forut for hendelsen ikke var avklarende nok.

Vakthavende flygeleder ved Torp TWR skriver blant annet i sin rapport:

”Hendelsen inntraff under en autorisasjonsprøve hvor jeg observerte fra ”groundposisjonen” i tårnet. Jeg hadde tilgang til SDD og FDD data, radioen var på høyttaler i tårnet. Jeg lyttet ikke på telefonen, men hørte den del av samtalen som kom fra kandidaten.

Autorisasjonsprøven startet kl. 0900. Etter forespørsel fikk LN-WFA avgang på bane 36. Etter eget utsagn feilbedømte kandidaten hastigheten til LN-BER da han tillot dette. LN-BER var på vei inn fra nordøst over Horten og Tønsberg for en visuell innflyging til bane 18. Da LN-WFA tok av kl 0907 på en ”SKI 1 T” SID ble kandidaten oppmerksom på konflikten og ga som korrigerende tiltak LN-BER en heading på 180 grader. Et helikopter på vei nordvestover fra Torp i 1 500 ft blokkerte muligheten for å svinge LN-WFA tidlig mot venstre.

Fordi kandidaten relativt tidlig ble oppmerksom på konflikten og allerede hadde foretatt ett korrigerende tiltak unnlot jeg å gripe direkte inn. Det var også pent vær med gode siktforhold, dog kunne jeg ikke se LN-BER selv om jeg hele tiden hadde LN-WFA i sikte. Jeg målte ikke minste avstand mellom de to flyene, men vil på bakgrunn av radaren anslå den til ca. 3,5 til 4 NM.”

Sjeflygeleder ved ENTO TWR skriver blant annet i sin rapport:

”Fremherskende ruteføringer, infrastruktur med terminalens beliggenhet, trafikkmengde og generelt gunstige operative forhold ved Sandefjord lufthavn Torp har ført til at det ikke er uvanlig at en annen rullebaneretning enn rullebane i bruk anvendes både for avgang og landing. Valg av rullebane er beskrevet i RFL I kapittel 7, avsnitt 2.

I henhold til Regionalt regelverk, som regulerer samarbeidsformen mellom Oslo kontrollsentral og Torp kontrolltårn, skal Torp kontrolltårn i samråd med Oslo kontrollsentral bestemme rullebane i bruk. Avganger som avviker fra avtalt rullebane i bruk, skal forhåndgodkjennes av Oslo kontrollsentral.

Trafikkavviklingen på Torp, spesielt i år 2002, har ført til at det ofte er mest hensiktsmessig å kun benytte én rullebane. Imidlertid er det også perioder i løpet av dagen da det er helt uproblematisk å anvende annen rullebaneretning. Dette fører igjen til at det må utvises spesiell aktsomhet i de tilfeller det dette tillates fordi det kan være små marginer mellom en elegant løsning og en mer uryddig trafikkavvikling, og dette har vært tema ved de to siste lokale fagseminar som er avholdt, det siste kun 14 dager før hendelsen inntraff.

I denne rapporterte hendelsen synes det klart at forespørselen fra WIF406 om å ta av på bane 36 ikke en gang skulle vært forelagt Farris innflygingskontroll, man bare avvist fra tårnet med bakgrunn i ankommende flyging, alternativt innvilget, men da med avgang først etter at ARK050 hadde landet .....

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSLB anser at det var unødvendig av Torp TWR å akseptere forespørselen fra WIF406 om å ta av i motsatt retning av bane i bruk. Tidsgevinsten ville bli så liten at dette ikke kunne forsvare en potensiell nærpasering/uryddig trafikkavvikling. Man har forståelsen av at det til tider kan være både ønskelig av praktiske grunner og fornuftig trafikalt sett, å gjøre slike unntak. Når det først gjøres, må vakthavende flygeleder være sikker på at tilstrekkelige atskillelsesminima blir opprettholdt.

Hendelsen inntraff under en autorisasjonsprøve. Det betyr likevel at det fulle ansvar ligger hos vakthavende flygeleder. Når han anså at kandidatens korrigerende tiltak var noe "famlende", mener HSLB at vakthavende burde ha grepet inn.

HSLB registrerer at det oppsto en diskusjon på telefonsambandet mellom de berørte kontrollerende parter. HSLB anser at telefonkoordineringen forut for hendelsen ikke var tilstrekkelig avklarende, og at dette bør være et tema ved fagseminar for partene slik at liknende hendelser kan unngås.

I forbindelse med høringsrunden hadde vakthavende flygeleder ved Oslo ATCC, sektor Farris blant annet følgende kommentar til høringsutkastet:

"...Når det oppstår konflikter i grensesnitt mellom to sektorer eller avdelinger er det vanlig arbeidsmetodikk at det avtales hvem som har ansvar for at underskridelse av separasjonsminima ikke forekommer. Dette ansvaret gjelder uansett om konflikten er i den enes eller den andres luftrom iht luftromsinndeling. Det avtales sjelden hvordan den part som påtar seg ansvaret har til hensikt å gjøre dette så sant det ikke er flere luftfartøyer som blir berørt av hvilken metode som planlegges brukt.

Når en slik avtale er inngått utfyller det de krav regelverket setter til koordinering og det forventes at begge parter holder seg til denne avtalen....."