

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

[URL:http://www.aaib-n.org](http://www.aaib-n.org)

RAP: 16/2003

Avgitt: 12. februar 2003

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Boeing 735, LN-BRK og Boeing 737, OY-KKE
Radiokallesignal:	BRA 52 og SAS 1383
Dato og tidspunkt:	16. november 2001, ca. kl. 0700
Hendelsessted:	Oslo FIR, ca. 15 NM vest for SIGDAL (SIG) VOR
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, sammenblanding av kallesignaler
Type flyging:	Ervervsmessig ruteflyging, begge
Værforhold:	Det var klart vær med gode siktforhold i området der hendelsen fant sted
Lysforhold:	Morgengry
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR begge
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Flygeleder:	Vakthavende flygeleder hadde gyldig autorisasjon for angjeldende sektor. Siste fridag var to dager før hendelsen, og flygelederen hadde ikke overtid de siste 4 ukene før hendelsen
Informasjonskilder:	Fartøysjefenes rapporter, rapport fra vakthavende flygeleder, rapport fra Oslo kontrollsentral, rapport fra Luftfartsverket Øst-Norge og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i Oslo FIR ca. 15 NM vest, nordvest for SIG VOR og involverte BRA 52, en Boeing 735 fra Braathens, og SAS 1383, en Boeing 737 fra SAS. BRA 2, også dette

en Boeing 737 fra Braathens, var ikke direkte involvert i hendelsen, men hadde stor betydning for utviklingen av hendelsesforløpet.

BRA 52 var på vei fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) til Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM) og SAS 1383 var på vei fra ENGM til Haugesund lufthavn Karmøy (ENHD). Kl. 06:55:30 sjekket besetningen på BRA 52 inn på arbeidsfrekvensen til vakthavende flygeleder på Oslo TMA WEST, og ble klarert mot SIG VOR i FL 290. SAS 1383 som fløy direkte mot Karmøy var blitt klarert til FL 280 på grunn av den potensielle konflikten med BRA 52 som fløy på kryssende kurs. Besetningen på SAS 1383 ønsket i utgangspunktet FL 310.

Flygelederen på TMA WEST mottok nå "Estimate" på BRA 2 på vei fra Stavanger lufthavn Sola (ENZV) til ENGM. BRA 2 lå på dette tidspunkt utenfor flygelederens ansvarsområde, og vist ikke med kallesignal på radarsystemet da flyet hadde en annen transponderkode enn det som var lagt inn i systemet.

Kl. 06:57:55 ba besetningen på BRA 52 om nedstigning. På dette tidspunkt var flygelederen mentalt opptatt av BRA 2 som ikke hadde assosiasjon mellom kallesignal og transponderkode, og forvekslet BRA 2 med BRA 52. Besetningen på BRA 52 ble gitt klarering til FL 190, med beskjed om å resette transponderkoden. Dette viste seg i ettertid å være ment for BRA 2, i det flygelederen forvekslet de to luftfartøyene. Besetningen på BRA 2 hadde på dette tidspunktet ikke sjekket inn på frekvensen til den involverte flygelederen. En flygeleder i tilstøtende sektor (Farris) observerte hva som var i ferd med å skje, og gjorde en henvendelse til flygelederen på TMA WEST. Flygelederen ba umiddelbart besetningen på BRA 52 om å bibeholde FL 290, men de hadde allerede forlatt sin høyde og nærmet seg FL 278 under nedstigning. Besetningen på SAS 1383 ble bedt om å gå ned til FL 280. Begge besetningene handlet i henhold til instruksene til flygelederen, og mottok så trafikkinformasjon om aktuell trafikk. Besetningene fikk også varsel fra sine respektive kollisjonsvarslingssystemer.

Det er uklart hvorvidt atskillelsesminima ble underskredet, i tilfelle var underskridelsen marginal.

Vakthavende flygeleder skrev i sin rapport at en viktig årsaksfaktor ved denne hendelsen var forveksling av BRA 52 og BRA 2 på grunn av tilnærmet like kallesignaler.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå noen reell fare for sammenstøt ved denne hendelsen. Hendelsen er allikevel nok et eksempel på situasjoner som kan oppstå ved sammenblanding av tilnærmet like kallesignaler. HSL undersøker for tiden flere liknende hendelser, og har nylig utgitt to rapporter hvor sammenblanding av kallesignaler har vært aktuelle årsaksfaktorer. HSL vil derfor henviser til rapport 54/2002 og 06/2003 for en utdyping av HSLs vurderinger av dette problemet. For ordens skyld, henvises også til AIC-N 31/02 som omhandler sammenblanding av kallesignal. Ettersom det foreligger flere tilsvarende saker som har vært/er til behandling hos HSL, fremmes følgende tilråding:

SIKKERHETSTILRÅDNINGER

HSL tilrår at:

Luftfartstilsynet tar et initiativ overfor operatørene, dvs. flyselskaper og Luftfartsverket, for å komme fram til effektive tiltak som kan bidra til å forhindre forekomst av tilnærmet like kallesignaler i samme område, i samme tidsrom. (Tilråding nr.12/2003)