

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 73/2000

Avgitt: 7. november 2000

---

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

### Luftfartøy 1:

-type og reg.: Aerospatale SNI SOCATA TB-9 Tampico, LN-KLM  
-fabr. år: 1982  
-motor: Avco Lycoming O-320-D2A

### Luftfartøy 2:

-type og reg.: Piper 28, ukjent modell og registrering. Flyet var hvitt med rød og blå markering på halen

Dato og tidspunkt: 18. august 2000, kl. 1940

Hendelsessted: Over Oslo-området, N 59° 49', Ø 010° 23', Lier/Asker

Type hendelse: Luftrafikkhendelse, "Airprox" – kollisjonsfare

Type flyging: Privat

Værforhold: Under skyer og i sikt på mer enn 10 km. QNH: 1007 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 2 / ukjent

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

### Fartøysjefen

-kjønn/alder: Mann, 39 år / ukjent

-sertifikat: PPL-A / ukjent

-flygererfaring: Mer enn 400 flygetimer / ukjent

Informasjonskilder: Fartøysjefen på LN-KLM "Rapport om luftrafikkhendelse" og HSLs undersøkelser.

---

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-KLM var underveis mellom Torp lufthavn til Kjeller flyplass. Klokken 1940 befant flyet seg i en høyde av 1 700 ft og på kurs 060°, og i posisjon over Lier/Asker i klasse G luftrom, da hans fly plutselig kom svært nær en Piper 28 som krysset LN-KLMs trasé fra venstre mot høyre. Fartøysjefen på LN-KLM gjorde en brå unnamanøver. Han mener at de to fly var i samme høyde, og at den horisontale avstanden var mindre enn 100 m. Han anser at det oppsto stor fare for et sammenstøt. Hendelsen ble rapportert til Farris APP.

---

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

Fartøysjefen på LN-KLM skriver i et vedlegg til rapporten:

”Det at det ikke er krav om toveis radiosamband i et område over og rundt Oslo – et område med stor småflyaktivitet – gir øket risiko for nærpassering/kollisjon. Luftfartsmyndighetene og Norsk Aero Klubb oppfordrer til bruk av toveis radiosamband, men oppfordringene er ikke sammenfallende. Dette reduserer sjansene for at to fly i ovennevnte område lytter/-kommuniserer på samme frekvens – og forsterker ytterligere risikoen for farlige situasjoner.”

Luftfartstilsynet (LT) har utgitt en revidert AIC, N 29/00 27. juli i år som omhandler ”VFR trafikk over Osloområdet”. HSL tar utgangspunkt i hva som er relevant for denne hendelsen og siterer følgende utdrag:

”Det er nedsatt et utvalg som skal vurdere behovet for regulering av VFR-trafikken over Oslo-området. Utgangspunktet for dette arbeidet har vært ivaretagelse av flysikkerheten. Det er to senarier som er særlig aktuelle:

1. Kollisjon mellom fly og
2. Motorstopp på en-motors fly.

Privat VFR-flyging med fly/sightseeing over byen forekom spesielt i tiden etter nedleggingen av Fornebu. Det antas at dette i noen grad vil fortsette, men muligens ikke i samme omfang.

Luftrommet over Oslo er klasse G opptil grense for Oslo TMA som er 3 000 ft i vestre område ( 2 500 ft østre). Dette innebærer at det ikke er krav til verken lufttrafikkjeneste eller radiosamband. Oslo ATCC ved Oslo Approach forutsettes imidlertid å yte flygeinformasjonstjeneste i den grad det er kapasitet. LT anbefaler ikke opprettet en egen frekvens for området i tillegg til de som allerede er etablert, jo flere frekvenser jo større er muligheten for at fartøysjefene benytter forskjellige frekvenser.

I tillegg til publisert radiofrekvens for Oslo ATCC er det egne frekvenser for begge sjøflyplassene ved Fornebu. Fra og med 10. august 2000 har Norsk Aero Klubb (NAK) anbefalt sine medlemmer å bruke 122,00 MHz i Oslo-området.”

Det refereres til andre bestemmelser som er relevante ved denne hendelsen, nemlig BSL F 1-3, pkt 3.2 om forebyggelse av sammenstøt og BSL G 1-7, pkt 1.4 om lyttevakt.

Kort tid etter hendelsen har fartøysjefen detaljert omtalt kollisjonsfaren i en artikkel i Nedre Romerike Flyklubbs medlemsblad nr. 3 2000. Artikkelen ble etterfulgt av kommentar fra NAK. Her blir det bekreftet at det har hersket forvirring om bruk av nyttig/felles frekvens for Oslo-området, men at man nå i samråd med LV anbefaler frekvens 122.00 MHz brukt.

Det er også planlagt at representanter fra de største brukerne av luftrommet sammenkalles til et evalueringsmøte i løpet av høsten 2000.

## **HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER**

Dette var en flyging som fant sted i luftrom klasse G. I denne luftromsklassen etableres det ingen atskillelse mellom luftfartøy. Det er heller ikke krav til radiosamband.

Dette betyr at all flytrafikk i området må baseres på visuell atskillelse (se og bli sett). Dette prinsippet for trafikkatskillelse benyttes i stor utstrekning, men erfaring har vist at visuell atskillelse har begrenset effekt, særlig i områder hvor det blir stor trafikk tetthet. Problemet forsterkes når det i området opererer fly med stor flygehastighet. Dersom det i tillegg også blir opprettet en ordning for trafikkinformasjon innenfor området, hvor alle operatører utnytter/bruker samme radiofrekvens, vil dette også kunne høyne flysikkerheten.

I det aktuelle tilfellet synes det for HSL at det er P-28'en som har vikeplikt. Med stor sannsynlighet har dette flyets fartøysjef ikke observert LN-KLM og derfor kunne dette nærhullet finne sted.

## **TILRÅDINGER**

HSL tilrår at Luftfartsverket og Norsk Aero Klubb vurderer i samarbeid å komme frem til en endelig beslutning snarest for en enkelt radiofrekvens som kunne utnyttes av all VFR-trafikk over Oslo-området, inkludert sjøflytrafikk. (Tilråding nr. 69/2000).