

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 54/2000

Avgitt: 15. september 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.: MD-82, LN-RLG / MD-81, OY-KIH
Radiokallesignal: SAS 325 / SAS 322
Dato og tidspunkt: 30. april 1999, kl. 1650
Hendelsessted: Øst for ENBR, ved rapporteringspunkt SOPAR
Type hendelse: Luftrafikkhendelse, underskridelse av atskillelsesminima
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: Gode siktforhold, for øvrig ukjente værforhold
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR / IFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter og rapport fra Stavanger kontrollsentral.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen omfattet to rutefly, SAS 325 og SAS 322, begge fra Scandinavian Airlines System. SAS 325 var på vei fra Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM) til Bergen lufthavn Flesland (ENBR). SAS 325 fløy i flygenivå (FL) 240 inn mot rapporteringspunkt FONNI, og hadde fått klarering ned til FL 180. SAS 322 var på vei fra ENBR til ENGM, og var under stigning til FL 250 med kurs mot rapporteringspunkt Sigdal (SIG).

Begge flyene var i radiokontakt med Stavanger kontrollsentral da hendelsen fant sted. De hadde også fått trafikkinformasjon om hverandre. Da SAS 322 nærmet seg FL 240 fikk besetningen ACAS-varsel. På samme tidspunkt hadde besetningen fått visuell kontakt med SAS 325, og foretok ingen manøver i henhold til ACAS-varselet. De så at separasjonen var tilfredsstillende. Besetningen på SAS 325 derimot, hadde på dette tidspunkt ikke visuell kontakt med SAS 322. Den fikk da også ACAS-varsel (RA) og steg til FL 244, på bakgrunn av dette.

Minste avstand mellom flyene var 3-4 NM horisontalt og 600 ft vertikalt. I følge vaktvende flygeleder ved Stavanger kontrollsentral ville minimum separasjon på 1 000 ft vært opprettholdt dersom ikke besetningen på SAS 325 hadde forlatt FL 240.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det ikke forelå noen kollisjonsfare ved denne hendelsen.

Besetningen på SAS 322 passerte SAS 325 med visuell separasjon, og vakthavende flygeleder hadde hele tiden oversikt over trafikkbildet. Besetningen på SAS 325 ble ikke informert av Stavanger kontroll om at besetningen på SAS 322 hadde visuell kontakt. Besetningen på SAS 325 fulgte gjeldende prosedyrer, da de reagerte på ACAS Resolution Advisory (RA). Det er mulig at situasjonen kunne vært unngått dersom besetningen på SAS 325 hadde vært informert om at besetningen på SAS 322 hadde visuell kontakt, uten at dette kan sies med sikkerhet.

Uansett er det ingen tvil om krav til separasjon, 5 NM horisontalt 1 000 ft vertikalt. Dette kravet må ligge til grunn for planleggingen fra lufttrafikkjenestens side, slik at slike situasjoner som dette kan unngås. Ved bruk av visuell separasjon bør utgangspunktet være at begge luftfartøyer er informert.