

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 39/99

Avgitt: 15. november 1999

Luftfartøy

-type og reg.: MD-80, LN-RMD / Cessna 208B Caravan, LN-TWD
Radiokallsignal: SAS 327 / TWG 703
Dato og tidspunkt: 19. januar 1999, kl. 1710-1720
Hendelsessted: Like sydvest for Oslo lufthavn Gardermoen, TMA WEST
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, underskridelse av separasjonsminima
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging / ervervsmessig, fraktflyging
Værforhold: Vind: 180° 15 kt. Vind i 4 000 ft: 220° 45 kt. Overskyet, redusert sikt i sludd
Lysforhold: Mørke
Flygeforhold: IMC
Reiseplan: IFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra lufttrafikkjentesten ved Oslo ATCC og egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

SAS 327, en MD-80 fra SAS, tok av fra rullebane 19L på Oslo lufthavn Gardermoen for å fly til Bergen lufthavn Flesland. Utflygingsklareringen innebar stigning rett frem til 4 000 ft, deretter sving til høyre mot Brandbu (BBU) og videre stigning til 7 000 ft. TWG 703, en Cessna Caravan fra Transwing AS, hadde like før tatt av fra rullebane 19R for å fly til Sandefjord lufthavn Torp. Utflygingsklarering var gitt i henhold til SKI 1D (se bilag). Disse avgangsklareringene innebar altså at SAS 327, som skulle fly mot vest, på et tidspunkt måtte krysse trekket til TWG 703, som skulle fly mot sydvest.

Kl. 17:17:30 sjekket TWG 703 inn på radiofrekvensen til Oslo TMA West, 3 800 ft stigende. TWG 703 ble klarert videre til 4 000 ft, på SKI 1D.

Kl. 17:18:00 sjekket SAS 327 inn på samme frekvens, 3 300 ft stigende. På dette tidspunkt var avstanden mellom SAS 327 og TWG 703 redusert til 3 NM horisontalt og 500 ft vertikalt. Avstanden var minkende.

Flygeleder på TMA West så konflikten, ga besetningen på SAS 327 instruks om å svinge til kurs 180 grader og klarering til å stige til FL 90. Minsteavstanden mellom SAS 327 og TWG 703 ble anslått til å ha vært 2,5 NM horisontalt og 400 ft vertikalt. Ingen av besetningene var klar over det inntrufne før de i ettertid ble gjort oppmerksomme på at Oslo ATCC hadde rapportert hendelsen. De respektive fartøysjefer sendte så rutinemessig inn rapport på bakgrunn av dette.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det synes klart at det her forelå en svikt i koordineringen mellom tårnflygelederne på Oslo lufthavn Gardermoen. En viktig årsaksfaktor ligger i manglende koordinering mellom avgang-/utflygingsklarering fra henholdsvis østre og vestre rullebane. SAS 327 ble gitt en utflygingsklarering som ville medføre at den på et tidspunkt måtte krysse utflygingstrekket til TWG 703. Med hensyn til den overlegne ytelsesevne til en MD-80 i forhold til en Cessna 208, er det HSLs oppfatning at avgangsklareringen til SAS 327 ble gitt på et for tidlig tidspunkt.

Med hensyn til problematikken omkring mangel på kunnskap om luftfartøyers ytelsesevne, henvises det til HSL Bulletin 15/99, hvor et lignende tilfelle er omtalt.