

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 25/2001

Avgitt: 2. august 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: MD-82, LN-ROR og Boeing 737-600, LN-RPE
Radiokallesignal: SAS 308 og SAS 2382
Dato og tidspunkt: 8. september 2000, kl. 1005-1010
Hendelsessted: 7-8 NM finale til bane 19R på Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM)
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: ENGM METAR kl. 1010. Vind: 030° 6kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 4 000 ft, brutt skydekke i 7 000 ft.
Temp./duggpkt.: 9 °C/5 °C. QNH: 1016 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR, begge
Antall om bord: Ikke oppgitt
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Rapporter fra lufttrafikkjentesten ved Oslo kontrollsentral, rapporter fra lufttrafikkjentesten ved OSL, ACAS-rapportskjema fra fartøysjefene på SAS 308 og SAS 2382 samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i en periode med flere påfølgende innflygninger til bane 19R på Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM). Det var gode værforhold, med tilnærmet ubegrenset sikt. Begge de involverte luftfartøyer inngikk i en sekvens med innflygninger som besto av:

1. SAS 1349 under ILS-innflyging, på kort finale til 19R
2. BRA 111 under visuell innflyging til 19R, 6 NM bak SAS 1349
3. SAS 2382 under visuell innflyging til 19R, svinger inn til 7 NM finale fra venstre base-legg

4. SAS 308 under visuell innflyging til 19R, svinger høyre fra kurs 040° til finale.

SAS 308 en MD-82 fra SAS var på vei fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) til ENGM, og entret Oslo TMA WEST kl. 0959. Besetningen ble klarert ned til FL 100, på fri hastighet. Kl. 1003 ble de gitt ytterligere klarering ned til 4 000 ft, og med kurs 050° for høyre base-legg. Kl. 1005 fikk de beskjed fra vakthavende flygeleder om å redusere hastigheten til 240 kt, med informasjon om at de var nummer 4 til å lande. Besetningen rapporterte da at de hadde plassen i sikte. Kl. 1006 ble de instruert til å svinge 10° venstre, til kurs 040°, da flygelederen så at det ble for trangt med kurs 050°. Kl. 1007 informerte flygelederen om forangående luftfartøy SAS 2382, en Boeing 737-600 på vei fra Kristiansand lufthavn Kjevik (ENCN) til ENGM. SAS 2382 lå da på venstre base-legg. Samtidig lå BRA 111, også dette en Boeing 737, på finale til 19R. Besetningen på SAS 308 rapporterte at de hadde forangående i sikte (i realiteten BRA 111). Besetningen på SAS 308 ble klarert for visuell innflyging, for å følge "company traffic". Flygelederen presiserte at forangående fortsatt var på venstre base-legg. I det SAS 2382 svingte inn mot finale, ble besetningen på SAS 308 informert om dette og gitt beskjed om å skifte til tårnfrekvensen. Like etter observerte flygelederen at SAS 308 svingte tett inn mot SAS 2382 og ringte umiddelbart tårnet på Gardermoen (TWR WEST) og informerte om dette, og at besetningen på SAS 308 sannsynligvis hadde observert feil fly.

Kl. 10:08:45 ba flygelederen i TWR WEST besetningen på SAS 308 om å bekrefte at de hadde forangående fra venstre base-legg i sikte, hvilket de svarte bekreftende på. Besetningen på SAS 2382 hadde på dette tidspunkt informert flygelederen i TWR WEST om at de hadde SAS 308 som kom inn bak fra høyre, i sikte.

Ca. 15 sekunder senere så flygelederen i TWR WEST at avstanden mellom SAS 308 og SAS 2382 blir for liten og tilbød, etter samråd med flygelederen i TWR EAST, besetningen på SAS 308 å lande på bane 19L. Dette tilbudet ble akseptert, og SAS 308 landet normalt på bane 19L ca. kl. 1012. Minsteavstand mellom SAS 308 og SAS 2382 ble i ettertid anslått til å ha vært ca. 0,5 NM horisontalt og ca. 500 ft vertikalt.

I følge lufttrafikkjentesten og kommunikasjonsutskrift, ble de involverte fartøysjefer informert om at hendelsen ville bli rapportert. HSL mottok imidlertid ingen formell rapport (NE-148, FOR eller ATIR) fra de involverte fartøysjefene. Først etter å ha kontaktet SAS fikk HSL oversendt en såkalt "ACAS Implementation Monitoring Pilot Report", et rapportskjema som ikke er utfyllende i den grad som et offisielt NE-148.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL vil først bemerke det uheldige i at en hendelse av slik karakter ikke ble rapportert i henhold til gjeldende rutiner. Det kan føre til at viktige detaljer/opplysninger uteblir, samt at saksbehandlingen forsinkes. Det burde ikke være tvil om rapporteringsansvaret i et tilfelle som dette, da det klart fremkommer at lufttrafikkjentesten informerte om at hendelsen ville bli rapportert.

HSL anser at det forelå en mulig kollisjonsfare ved denne hendelsen. Det synes klart at besetningen på SAS 308 ikke hadde visuell kontakt med SAS 2382, men derimot med BRA 111. Besetningen bekreftet på forespørsel at de hadde forangående i sikte, og det var ingen grunn for flygelederne å betvile dette. Det fremkommer allikevel i kommunikasjonsutskriften at situasjonen ble fulgt svært nøye, og besetningen ble ved flere tilfeller gitt essensiell informasjon om SAS 2382 med hensyn til aktuell posisjon. Besetningen på SAS 2382 bekreftet også på et tidspunkt at de hadde observert SAS 308 visuelt, og i rapporten fra fartøysjefen fremkommer også at de fikk ACAS-varsel.

Besetningen på SAS 308 synes ikke å ha hatt god nok oversikt over det aktuelle trafikkbildet, til tross for at det ble gitt trafikkinformasjon både med hensyn til nummer i sekvens og aktuell posisjon for forangående SAS 2382. Et fenomen ved en situasjon som denne er ønsket om å oppnå visuell kontakt med angjeldende trafikk. I det øyeblikk dette oppnås, viser det seg ofte svært vanskelig å flytte fokus bort fra det objekt man tror er det riktige, til tross for at det gis informasjon som burde indikere at bildet kan være feil. I dette tilfellet var også de to forangående luftfartøyer av samme type, hvilket selvfølgelig gjør det enda vanskeligere å oppdage at man ser ”feil” fly. Denne hendelsen viser klart hvor viktig det er å skaffe seg full oversikt over det aktuelle trafikkbildet, når man går fra instrumentnavigasjon og over til visuell innflyging. Det finnes flere eksempler på hendelser i forbindelse med visuelle innflyginger, hvor besetninger ikke har hatt tilstrekkelig oversikt over annen trafikk og i spesielle tilfeller også har tatt feil av nærliggende flyplasser. En visuell innflyging er en flygefase som stiller store krav til ”situational awareness” hos flygebesetninger, noe denne hendelsen tydelig viser.

HSL vil berømme de involverte flygeledere for deres årvåkenhet ved denne hendelsen.