

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 36/2005

Avgitt: 16. august 2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevet.

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

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737, LN-RPJ/DHC-8-311, LN-WIJ
Operatører: Scandinavian Airlines System/Widerøes Flyveselskap ASA
Radiokallesignaler: SAS1353/WIF145
Dato og tidspunkt: Onsdag 22. mai 2002 kl. 1203
Hendelsessted: 14 NM nord av Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM)
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima
Type flyging: Begge, ervervsmessig, ruteflyging
Værforhold: METAR ENGM 22.05.02:
kl: 0750Z 13003KT 080V260 CAVOK 16/06 Q1013 NOSIG
kl: 0820Z 17007KT 120V200 9999 FEW040 SCT200 17/07
Q1013 NOSIG
kl: 0850Z 16005KT 100V260 9999 FEW045 SCT200 18/07
Q1013 NOSIG
kl: 0920Z 17008KT 110V210 9999 FEW 045 SCT 200 19/06
Q1012 NOSIG
**kl: 0950Z 17009KT 140V210 9999 FEW 045 BKN 200 20/06
Q1012 NOSIG**
kl: 1020Z 14008KT 110V180 CAVOK 20/05 Q1012 NOSIG
kl: 1050Z 15009KT 110V200 CAVOK 19/05 Q1012 NOSIG
kl: 1120Z 15010KT 120V190 CAVOK 20/05 Q1011 NOSIG
kl: 1150Z 17010KT 110V210 CAVOK 21/06 Q1011 NOSIG

TAF ENGM 22.05.02
kl: 0615 14008KT CAVOK
kl: 0918 14010KT CAVOK

ATIS for ENGM advarte om 17 kt medvind på finalen

Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR/IFR

Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra Luftfartsverket (nå Avinor) om lufttrafikkhendelse med 16 vedlegg, Luftfartsverket: Rapport etter internundersøkelse, SAS: Air Traffic Incident Report og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Den 22. mai kl.1203 skjedde det en underskridelse av atskilleelsesminima mellom SAS1353 og WIF145 i forbindelse med innflyging til RWY 19R på ENGM. Trafikkbelastningen ved Oslo innflygingskontroll (APP) var høy ved tidspunktet for hendelsen.

Etter et rullebanebytte kl. 1142 fra RWY 01 til RWY 19 på ENGM initiert av Oslo APP, ble gjeldende standard avstand på sluttinnlegget beordret endret av supervisor i Gardermoen TWR fra 3 NM til 10 NM fordi avgående trafikk også måtte benytte samme bane. Å bytte baneretning når det samtidig er stor trafikk tar 20 til 25 minutter å gjennomføre og medfører stor aktivitet for flygekontrollenhetene. Endring i avstand for ankommende fly ble pålagt av supervisor i Gardermoen TWR og førte til at flygeleder Oslo APP foretok en såkalt ”nødseparasjon” på 500 ft mellom SAS1353 og WIF145. Dette fant sted ca. 14 NM nord av lufthavnen. SAS1353 var en ruteflyging fra Trondheim lufthavn Værnes (ENVA) til ENGM og WIF145 var på rute fra Ørsta/Volda lufthavn Hovden (ENOV). Begge fly var under radarledning for ILS til RWY 19R. WIF145 var i 4 000 ft og i ferd med å etablere seg bak BRA212 på retningsstrålen (LLZ) til instrumentlandingsystemet (ILS) for RWY 19R med SAS1353 følgende etter. For å oppnå 10 NM avstand mellom ankomstene ble WIF145 instruert til å gjøre en venstre 360 (delay turn) og SAS1353 ble reklartert til å flate ut i 4 500 ft og fly gjennom LLZ. Flygeleder ga essensiell trafikkinformasjon til begge flygebesetningene. Begge fly var VMC og flygebesetningene fikk visuell kontakt med hverandres fly.

Varslet vær for ENGM for tidsrommet indikerte en S/SØ tendens. Oslo APP mottok også rapporter fra besetninger på at vinden var vesentlig sterkere i høyden og ATIS varslet opp til 17 kt medvind på finalen da RWY 01 var i bruk.

Det var varierende vindretning på bakken, men sterk vind fra syd i høyden. Forskjellig syn på vindforholdenes betydning, og til dels forskjellig oppfatning av de faktisk eksisterende vindforhold, førte til at enhetene ikke kom fram til enighet om valg av rullebaneretning. Supervisor i Gardermoen TWR avsto først å foreta skifte av rullebaneretning pga. planlagt kalibreringsflyging på RWY 01R senere på dagen. Først da flere besetninger (PIA752 og SAS1308) kl. 1136 meddelte at de ikke kunne lande på RWY 01R på grunn av vindforholdene, fikk Oslo APP gjennomslag for et banebytte.

Uenigheten mellom Gardermoen TWR og Oslo APP førte til flere lange telefonsamtaler på direktelinjene mellom enhetene, og i tillegg ble det også benyttet en såkalt ”Hotline” hvor tale kommer i høytaler hos mottaker og kan brytes umiddelbart av den som etablerte kontakt. I henhold til regelverket skal avgjørelse om hvilken bane som skal brukes for landing og avgang besluttes av Gardermoen TWR i samråd med Oslo ATCC. På grunn av de fremkomne uenigheter ved denne anledning ble det besluttet å gjennomføre en internundersøkelse av hendelsen, og å avsette resurser

for å iverksette samarbeidstiltak mellom personellgruppene ved Gardermoen TWR og Oslo APP. Dette ble gjennomført i uke 41 i 2002. Hendelsen har vært gjenstand for mange diskusjoner i ettertid. Det har vært avholdt CRM samlinger med personell fra begge tjenestesteder, og hele sakskomplekset ble grundig gjennomgått av eksterne konsulenter fra NATS UK. Rapport ble avgitt og gjennomgått med berørt personell.

Trafikkbelastningen for ENGM og Oslo TMA er relativt forutsigbar ved bruk av systemer fra Central Flow Management Unit (CFMU) i Brussel og dette viste at det var forventet stor trafikk på tidspunktet for hendelsen. En planlagt kalibreringsflyging på ILS til RWY 01R ble en kompliserende faktor. Denne operasjonen var til å begynne med ukjent for Oslo APP.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at den underskridelse av atskillelsesminima som fant sted ved den omtalte "nødseparasjon" var unødvendig og uheldig. De gode siktforholdene og visuell kontakt som ble oppnådd gjorde at det ikke oppsto noen direkte fare for flysikkerheten.

Det er ikke akseptabelt at flygekontrolltjenesten gir instruksjoner som gjør at gjeldende atskillelsesminima underskrides for å iverksette en endring i trafikkreguleringen. Atskillelsesminima er satt for å ivareta flysikkerheten mens trafikkregulerende avtaler skal ivareta kapasitet. Her burde Gardermoen TWR innsett at ankommende trafikk som allerede var nær siste del av innflyging måtte få lande før avgangene kunne settes igang. Oslo APP burde ikke ha latt seg presse til å endre innflygingssekvensen på en slik måte at atskillelsesminima ble underskredet.

HSLB anser at 500 ft nødatskillelse ble feil anvendt ved denne hendelsen. Operativt utstyr som var nødvendig for normal flygekontrolltjeneste ved Oslo APP fungerte og det var ikke nødvendig å avvike de normale atskillelsesminima. Havarikommisjonen ser at flygeleder ved Oslo APP følte seg svært presset til å etterkomme kravet om 10 NM avstand for ankommende fly.

Havarikommisjonen registrerer forskjell i situasjonsoppfatning ved de berørte enhetene. Koordineringen mellom Gardermoen TWR og Oslo APP var under hendelsen preget av manglende forståelse for hverandres arbeidssituasjon og man greide ikke å enes om en felles strategi for best mulig å ivareta trafikkregulering i et komplekst bilde. Gjennom internundersøkelsen ble det avdekket svakheter i ansvars- og rollefordeling og om hvem som skal være koordineringspartnere i lokalt regelverk ved enhetene.

HSLB anser at den planlagte kalibreringen av ILS til RWY 01R burde vært utsatt til trafikkmengden hadde avtatt.

Resultatene av de igangsatte samarbeidstiltak mellom enhetene burde kunne løse eventuelle fremtidige konflikter angående valg av rullebaner i bruk. HSLB anser at internundersøkelsen som ble foretatt av en undersøkelsesgruppe fra Luftfartsverkets hovedkontor dekker nødvendige tiltak etter hendelsen.