

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55
Telefax: 67 12 53 33

BUL 22/94
Avgitt: 9. mai 1994

Luftfartøy, type og reg.:	Cessna 501 Citation/OY-SVL, militær DA 20 Jet Falcon
Kallesignal:	OY-SVL, NOW 5045
Dato og tidspunkt:	25. februar 1994 kl 1715
Hendelsessted:	Grønnsand området, Fornebu sektor av Oslo TMA
Type hendelse:	Potensiell kollisjonsfare
Type flyging:	IFR
Værforhold:	Sikt mer enn 10 km, ingen skyer
Flygeforhold:	VMC
Reiseplan:	IFR
Informasjonskilder:	Rapport fra involverte fartøysjefer og lufttrafikkjentesten samt HSLs egne undersøkelser

HENDELSESFORLØP

OY-SVL hadde tatt av fra bane 19 på Fornebu, og var på vei til Billund. Luftfartøyet fulgte en Grønnsand 1C standard instrument utflyging. Like etter avgang kalte besetningen opp Fornebu departure (DEP) over radio, og ble da instruert om å stige til flygenivå (FL) 70.

NOW 5045 var på vei fra Melsbroek (Belgia) til Gardermoen. Da luftfartøyet nærmet seg Fornebu sektor av Oslo TMA, ble kontrollansvaret for luftfartøyet overført fra Oslo kontrollsentral til Fornebu DEP. Dette er en framgangsmåte som ofte benyttes for trafikk til Gardermoen, når bane 06 er i bruk på Fornebu. Besetningen på NOW 5045 ble av Fornebu DEP instruert om å sette kurs for Solberg NDB, med nedstigning til FL 110 for landing bane 01 på Gardermoen. NOW 5045 kvitterte for nedstigning til denne høyden.

Følgende meldingsutveksling fulgte ca et halvt minutt senere:

DEP : "Oscar Victor Lima, climb to flight level one hundred".
OY-SVL: "We're cleared one hundred, Oscar Victor Lima."

Ett minutt senere fulgte flygelederen ved Fornebu DEP opp med trafikkinformasjon:

DEP: "Oscar Victor Lima, opposite Jet Falcon at your two o'clock at flight level one one zero".
OY-SVL: "We'll look after traffic, Oscar Victor Lima".
DEP: "Norwegian 5045 opposite Jet Citation at flight level one hundred".

NOW 5045: "Roger".

Ca ett minutt senere rapporterte OY-SVL:

"Coming up to flight level one one zero".

På samme tid passerte NOW 5045 og OY-SVL hverandre med en avstand av ca 0,5 NM.

Fartøysjefen på OY-SVL sier i sin rapport at etter som han kan erindre, ble de instruert om å stige til FL 110, og han leste denne instruksjonen tilbake. Han satte så FL 110 inn på "altitude preselect". Det ble av Fornebu DEP gjort oppmerksom på annet luftfartøy i FL 110, "two o'clock". Fartøysjefen sier videre at da Fornebu DEP ba dem om å holde FL 100, hadde de akkurat passert dette flygenivået, han gjorde derfor oppmerksom på at han mente klarering var gitt til FL 110. Besetningen foretok deretter en utflating, og etablerte luftfartøyet i FL 100. Fartøysjefen sier i ettertid at de bare nådde noen få hundre fot over FL 100 før de flatet ut til denne høyden. Umiddelbart etter hendelsen samtalte besetningen seg imellom samt med en pilot som satt i døråpningen til cockpit, og alle tre mente da at de hadde mottatt stigning til FL 110.

Fartøysjefen på NOW 5045 sier i sin rapport at de fikk informasjon om en motgående Citation som var klarert til FL 100. På grunn av god sikt fikk de visuell kontakt med dette luftfartøyet, og da OY-SVL passerte på deres høyre side rapporterte vedkommende "approaching FL 110".

Vakthavende flygeleder ved Fornebu DEP sier bl.a. i sin rapport at da møtet mellom de to flyene nærmet seg, ble OY-SVL reklarert FL 100, som besetningen kvitterte for. I og med at det var gode siktforhold og at flyene ville passere hverandre så og si på samme sted, ble det gitt informasjon til begge flyene om hverandre. Ettersom de to etiketter overlappet hverandre på radarskjermen idet de to flyene møttes og det var andre konflikter å konsentrere seg om, ble det ikke observert at OY-SVL forlot sin klarerte høyde FL 100 før besetningen rapporterte FL 110. I dette øyeblikk passerte flyene hverandre med anslagsvis 0,5 NM.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Årsaken til denne hendelsen var at besetningen på OY-SVL ikke fulgte instruksjonen om å stige til FL 100, men i stedet fortsatte stigningen mot FL 110. Det var fartøysjefen som førte flyet. Han betjente også radioen for sambandet med lufttrafikktenesten og satte inn FL 110 i "altitude preselect". HSL mener dette kan tyde på at styrmannen ikke var tilstrekkelig delaktig i flygingen, og at hans overvåking av fartøysjefen kan ha blitt skadelidende. HSL mener at cockpitsamarbeidet ikke fungerte ved at fartøysjefen ikke sørget for å utnytte styrmannen i tilstrekkelig grad.

Fartøysjefen på OY-SVL brøt sin klareringsgrense så nær møtepunktet med det motgående flyet at lufttrafikktenesten ville ha hatt liten tid til å gripe inn. I tillegg hadde flygelederen oppmerksomheten rettet mot andre konflikter, samt at etikettene for de møtende luftfartøylene overlappet hverandre og gjorde det vanskelig å lese ut høydeinformasjon. HSL mener derfor at flygelederen ikke kunne ha forhindre denne hendelsen. Det nye radarsystemet ved Oslo ATCC

Røyken vil når det tas i bruk, gi mulighet for automatisk konfliktvarsling, samt at etikettene kan styres automatisk slik at de ikke overlapper hverandre. Dette vil gi lufttrafikktenesten bedre muligheter til å gripe inn ved liknende hendelser.

TILRÅDINGER

Ingen.