

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL:<http://www.aaiib-n.org>

RAP: 53/2003

Avgitt: 25. september

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

Luftfartøy

-type og reg.: BAE 146 Avro RJ1H, HB-IXM / Hawker 800 XP, OY-RAC
Radiokallesignal: CRX 3417 / O-AC
Dato og tidspunkt: 18. oktober 2001, kl. 1745-1750
Hendelsessted: Ca. 5 NM nord for Oslo lufthavn Gardermoen
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging / ervervsmessig, ikke regelbundet
Værforhold: ENGM METAR kl. 1750. Vind: variabel 2 kt. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 200 ft, spredte skyer i 3 500 ft, brutt skydekke i 20 000 ft. Temp./duggpkt.: 7 °C/4 °C.
QNH: 1023 hPa.
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC, begge
Reiseplan: IFR, begge
Antall om bord: Ikke oppgitt
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjef på CRX 3417, rapport fra ATC Gardermoen, rapport fra Oslo ATCC, rapport fra involverte flygeledere samt HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i forbindelse med to påfølgende avganger fra rullebane 01L på Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM) og involverte CRX 3417, en RJ1H fra Crossair på vei fra ENGM til Zürich (LSZH) og OY-RAC, en Hawker 800 XP fra Aviation Assistance AS på vei fra ENGM til Malaga (LEMG).

Begge besetningene var gitt utflygingsklarering i henhold til SID, SKI 2A. Besetningen på CRX 3417 fikk avgangsklarering kl. 17:44:32, og startet avgangen umiddelbart. Besetningen på OY-RAC fikk, i henhold til sambandsutskriften fra Gardermoen tårn, sin

avgangsklarering kl. 17:45:52, og foretok også avgang i henhold til gitte klarering. Vakthavende flygeleder overførte begge flyene kontroll- og sambandsmessig til Oslo APP TMA WEST, like etter avgang.

Vakthavende flygeleder på Oslo TMA WEST observerte raskt at avstanden mellom de to luftfartøyene kunne bli marginal, siden OY-RAC hadde større hastighet enn CRX 3417 både horisontalt og vertikalt. Siden det var gode visuelle forhold forespurte flygelederen besetningen på OY-RAC om de hadde forangående RJ 1H i sikte. Det tok imidlertid noe tid før han fikk svar på grunn av annen trafikk på frekvensen. Besetningen svarte imidlertid bekreftende på forespørselen. OY-RAC befant seg på et tidspunkt nord for CRX 3417, som hadde startet venstresving i henhold til SID. På bakgrunn av den høye stigehastigheten til OY-RAC bedømte flygelederen at det var best å la OY-RAC fortsette stigningen over CRX 3417. Besetningen på CRX 3417 fikk TCAS-varsel med Resolution Advisory, og rapporterte til flygeleder at de hadde foretatt en unnvikelsesmanøver. Flygelederen ga da besetningen på CRX 3417 trafikkinformasjon om OY-RAC, og opplyste at besetningen på OY-RAC hadde hatt visuell kontakt med CRX 3417 under hendelsen.

Den innbyrdes avstanden mellom de to flyene var under hele hendelsesforløpet mindre enn den minsteavstand på 5 NM horisontalt som var foreskrevet på hendelsestidspunktet. I det flyene passerte gjennom samme høyde, var innbyrdes horisontal avstand i overkant av 1 NM.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå reell fare for sammenstøt ved denne hendelsen. Det er allikevel uakseptabelt at krav til innbyrdes avstand mellom avgående luftfartøyer på ENGM ikke tilfredsstilles. HSL har tidligere hatt tilsvarende hendelser til behandling, både på ENGM og tidligere på Fornebu. Hvorvidt det er minstekravene for atskillelse som ikke blir ivaretatt i forbindelse med avgangsklareringen, eller det er forskjellen i ytelse mellom luftfartøyene som ikke hensyntas, kan resultatet bli det samme, reelle underskridelser av foreskrevne atskillelsesminima.

I ” Regionalt regelverk ” for Gardermoen TWR står blant annet følgende:

”Pkt. 3.1.5: Gardermoen kontrolltårn skal:

b) etablere atskillelse mellom avgående luftfartøyer

Pkt. 3.1.7: Foreskreven atskillelse skal være etablert ved punkt for overføring av kontrollansvar/radarkontrollansvar

Pkt. 3.1.7.1: Så lenge radaratskillelse er påkrevet skal avstand og hastighet være slik at krav til radaratskillelse vil tilfredsstilles også etter overføring (til Oslo ATCC/APP, HSL anm.)

Pkt. 3.1.7.2: Mellom luftfartøyer under utflyging på samme utflygingsretning skal det være en minsteavstand på 5 NM når radarkontrollansvarte blir overført.”

HSL kan ikke se at dette regelverket var tilfredsstilt ved denne hendelsen. Vakthavende flygeleder på Oslo TMA WEST ble satt i en svært vanskelig situasjon da radarkontrollansvaret ble overført uten at det på forhånd var sørget for tilstrekkelig atskillelse.

HSL har tidligere påpekt viktigheten av å ta hensyn til de forskjellige luftfartøyers ytelse ved etablering av tilstrekkelig atskillelse. HSL vil derfor oppfordre lufttrafikkjentesten til å vektlegge denne problemstillingen i større grad, slik at slike hendelser kan unngås.

HSL har for tiden flere tilsvarende hendelser til behandling, hvilket indikerer at dette er et problemområde som må vies spesiell oppmerksomhet.