

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 58/2000

Avgitt: 21. september 2000

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

Luftfartøy

-type og reg.:	MD-80 / MD-80
Radiokallesignal:	SAS 320 / SAS 321
Dato og tidspunkt:	20. august 1999, kl. 1550-1555
Hendelsessted:	Oslo FIR, radial 295 og ca. 21 NM fra Sigdal VOR
Type hendelse:	Luftrafikkhendelse, underskridelse av atskillelsesminima
Type flyging:	Ervervsmessig, regelbundet
Værforhold:	Skyer
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	IMC
Reiseplan:	IFR begge
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra vakthavende flygeleder ved Oslo kontrollsentral, "ACAS implementation monitoring report" fra fartøysjef på SAS 320 og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen omfattet to fly fra Scandinavian Airlines System (SAS). SAS 320, en MD-80, var på vei fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) til Oslo Lufthavn Gardermoen (ENGM). SAS 321, også dette en MD-80, var på motsatt vei fra Gardermoen til Flesland. Kl. 1549 ble SAS 321 klarert direkte til rapporteringspunkt FONNI, for senere landing på rullebane 35 på Flesland. Samtidig var SAS 320 på trekk mellom rapporteringspunktene SOPAR og SIGDAL. SAS 321 fløy i marsjhøyde FL 240 og SAS 320 i FL 250. Kl. 1552 ble besetningen på SAS 320 klarert direkte mot SIGDAL, og fikk klarering ned til FL 150. Kl. 1554 bekreftet besetningen på SAS 320 at de forlot sin marsjhøyde og startet nedstigning mot FL 150. På dette tidspunkt så flygelederen at sideatskillelsen mellom SAS 320 og SAS 321 ville være under minimumskravet på 5 NM, , men at de ville passere hverandre uten kollisjonsfare. Besetningen på SAS 321 ble gitt trafikkinformasjon, og bekreftet at de hadde indikasjon på ACAS (Airborne Collision Avoidance System). Mens denne kommunikasjonen ble utvekslet, foretok besetningen på SAS 320 stigning tilbake mot

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

FL 250. De bekreftet at de hadde fått ACAS-varsel, og handlet i henhold til dette. Minste horisontale avstand mellom de to flyene var 3-4 NM, idet de passerte samme høyde.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser ikke at det forelå noen kollisjonsfare ved denne hendelsen. Til tross for at atskillelsesminima ble underskredet hadde flygelederen begge fly under observasjon, og kunne ha grepet inn dersom situasjonen hadde utviklet seg. Det må allikevel stilles spørsmål ved flygelederens planlegging, da det ikke er akseptabelt at atskillelsesminima blir underskredet. Krav til atskillelse i dette luftrommet er 5 NM horisontalt, eller 1 000 ft vertikalt. HSL anser at det ved denne hendelsen var fullt mulig for flygelederen å planlegge trafikkavviklingen slik at kravet til atskillelse hadde blitt tilfredsstilt.