

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
[URL:http://www.aaib-n.org](http://www.aaib-n.org)

RAP:25/2002
Avgitt: 9. juli 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: MD-81, LN-RMT og C-135/Boeing 707, registrering ikke oppgitt

Radiokallesignal: SAS 374 og OSY12F

Dato og tidspunkt: 13. juni 2001, kl. 1007

Hendelsessted: Ca. 15 NM nordøst for Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM)

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse (trafikkmessig art), AIRPROX

Type flyging: Ervervsmessig ruteflyging og inspeksjonsflyging i.h.t. avtale om "Open Skies" (mil. flight)

Værforhold: Det var klart vær med ubegrenset sikt i området der hendelsen fant sted

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC, begge

Reiseplan: IFR, begge

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Flygeleder TMA øst

-kjønn/alder: Mann, 51 år

-sertifisering: 2. april 1973

-autorisasjon: 8. oktober 1998 (Oslo TMA)

Flygeleder TMA vest

-kjønn/alder: Mann, 55 år

-sertifisering: 29. mars 1967

-autorisasjon: 8. oktober 1998 (Oslo TMA)

Informasjonskilder: Rapport fra begge fartøysjefer, rapport fra Oslo kontrollsentral, rapport fra vakthavende flygeledere, rapport fra involverte flygeleder aspiranter og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted nordøst for ENGM og involverte SAS 374, en MD-81 fra Scandinavian Airlines System under utflyging fra ENGM på vei til Tromsø lufthavn Langnes, og OSY12F en C-135 på inspeksjonsflyging over østlandsområdet i henhold til "Open Skies" avtalen.

For mer informasjon om denne avtalen, henvises til AIC A 23/98 av 9. juni 1998.

Informasjon om denne flygingen var sendt fra Gardermoen Flystasjon til Oslo kontrollsentral (ATCC) på telefaks datert 12. juni 2001. Berørte kontrollsektorer var TMA vest, betjent av en autorisert flygeleder før og under hendelsen, og TMA øst som også var bemannet med en autorisert flygeleder før og under hendelsen. Denne sektoren var i tillegg bemannet med en flygeleder aspirant som foresto trafikkavviklingen under overvåking av flygelederen. Like forut for hendelsen ble det foretatt et bytte av flygeleder aspirant. Begge disse aspirantene var på tidspunkt for hendelsen meldt opp til sertifiseringsprøve. Samtlige involverte var kjent med OSY12F og dennes ruteføring.

SAS 374 var etablert på Standard Instrument Departure (SID) TORGO 2A, klarert for stigning til FL 190 og var i radiokontakt med Oslo TMA øst under radarfølging av denne sektoren. På tidspunktet for hendelsen var OSY12F i ferd med å etablere seg på sin rute i henhold til innlevert reiseplan, og fløy i FL 110 på sydlig kurs. OSY12F var i luftrommet som normalt kontrolleres av TMA øst, men var på radiofrekvensen til TMA vest i henhold til overenskomst mellom de to sektorene. Bakgrunnen for dette var at OSY12F bare skulle operere i dette området de første 10-15 minuttene av sin flyging, før entring av TMA vest.

SAS 374 var under stigning på nordlig kurs og nærmet seg FL 100 da besetningen kalte opp TMA øst. Etter tre ubesvarte oppkall i tett rekkefølge ba besetningen på SAS 374 om bekreftelse på at de var klarert til FL 190, klokken var da 10:08:03. Vedkommende flygeleder aspirant bekreftet klareringen. Besetningen på SAS 374 rapporterte da at de nettopp hadde hatt en nærpassering med en Boeing 707, og at de hadde flatet ut i FL 100 på bakgrunn av et TCAS RA varsel (Traffic Collision Avoidance System, Resolution Advisory). De hadde også hatt visuell kontakt med OSY12F i kort tid før passering, og fartøysjefen uttrykker i sin rapport at dersom de ikke hadde flatet ut i FL 100 ville de hatt en "mid-air", altså en kollisjon i luften. Fartøysjefen på OSY12F har også bekreftet passeringen av SAS 374 i sin rapport.

I følge radarbilder var det ingen horisontal atskillelse mellom luftfartøyene ved passering. Alle involverte har rapportert hendelsen i henhold til gjeldende rutiner.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at det forelå reell fare for sammenstøt ved denne hendelsen, og at ACAS (Airborne Collision Avoidance System) fungerte etter hensikten da det normale systemet sviktet.

Vakthavende flygeleder på TMA vest skriver i sin rapport at han hadde gjennomgått skriv om OSY12F før vaktvertakelse kl 0930. Denne informasjonen inneholdt både tekst og kartskisse. Aspiranten under trening på TMA øst hadde også flere ganger koordinert denne

flygingen med vedkommende flygeleder før OSY12F tok av. Vedkommende aspirant var følgelig inneforstått med denne flygingen. Ca. klokken 1000 tok OSY12F av, omtrent samtidig med at det ble foretatt bytte av aspirant på TMA øst. Den nye aspiranten var så vidt i kontakt med flygeleder på TMA vest noen minutter før hendelsen, og viste han kartskissen med ruten til OSY12F. Det ble på det tidspunktet ikke foretatt ytterligere koordinering, da flygeleder på TMA vest var opptatt med annen kommunikasjon. Flygeleder på TMA vest ble på et tidspunkt oppmerksom på SAS 374 og også en etterfølgende Braathens flygning, og gjorde aspiranten oppmerksom på dette. SAS 374 hadde da passert FL 090, og flygelederen oppfattet ikke kommunikasjonen mellom aspiranten på TMA øst og SAS 374. Vakthavende flygeleder TMA øst som hadde oppsyn med aspiranten, skriver i sin rapport at han i det aktuelle tidsrommet, av forskjellige årsaker, ikke lyttet til all korrespondanse mellom aspirant og fly. Han skriver at siden aspiranten var meldt opp til sertifiseringsprøve uken etter, anså han at aktuelle trafikkmengde og belastning var på et slikt nivå at det ikke var nødvendig med så stram oppfølging av aspiranten. I følge rapporten fra avtroppende flygelederaspirant, ble påtroppende aspirant informert om OSY12F, og hva som var blitt koordinert med TMA vest i forbindelse med denne flygingen. Dette skal ha blitt akseptert av påtroppende aspirant. Denne flygelederaspiranten skriver i sin rapport at han ikke hadde trafikkstripp på OSY12F, og at han forstod det slik at OSY12F kommunikasjonsmessig skulle sjekke inn hos flygeleder på TMA vest. Han registrerte at dette ble gjort, og ga samtidig klarering til SAS 374 for stigning til FL 190. I følge rapporten ble han først oppmerksom på konflikten da han ble advart av flygelederen på TMA vest. På samme tidspunkt ble han kalt opp av besetningen på SAS 374 som rapporterte om passeringen. Han skriver også at han trodde OSY12F etter sin sving sydover skulle fly rett over plassen, og ikke så langt øst som den gjorde.

Flere ting synes å ha sviktet ved denne hendelsen. Utførlig informasjon om OSY12F var tilgjengelig for de involverte forut for hendelsen, allikevel hadde aspiranten på TMA øst en oppfatning om at flygingen på tidspunktet for hendelsen skulle fløyet lenger vest. Dette kan tyde på at informasjonen ikke var studert godt nok.

HSL anser det også som uheldig at den flygingen som ble foretatt i TMA øst, kommunikasjonsmessig befant seg hos TMA vest. Dersom vedkommende som hadde flygingen i sin sektor også foresto kommunikasjonen med denne, ville dette etter HSLs oppfatning gitt aspiranten bedre oversikt over trafikkbildet, og således vært en nødvendig sikkerhetsbarriere. HSL stiller også spørsmål ved at vakthavende flygeleder på TMA øst ikke hadde tettere oppfølging av aspiranten, for med dette å kunne gripe inn i den konflikten som oppsto på et tidlig tidspunkt. Selv om vedkommende aspirant var meldt opp til sertifiseringsprøve bør det ikke være tvil om at ansvaret for sikker trafikkavvikling ligger hos vakthavende flygeleder på angjeldende sektor.

Hendelsen viser at det er behov for en gjennomgang av gjeldende rutiner ved kontrollsentralen, spesielt med hensyn til arbeidsfordelingen mellom flygeledere og flygelederaspiranter under "On Job Training". HSL har hatt saker til behandling hvor det også på andre enheter har oppstått svikt i trafikkavviklingen under tilsvarende forhold, hvilket er med på å underbygge behovet for klarere rutiner på dette området. HSL ser også, som tidligere nevnt, et klart sikkerhetsmessig aspekt i at den som har en flyging i sin sektor

også forestår kommunikasjonen med denne. Ledelsen ved Oslo ATCC har etter hendelsen innskjerpet følgende forhold overfor det operative flygeledermiljøet ved enheten:

- On Job Training (OJT) med flygeleder aspiranter krever full oppmerksomhet fra flygeleder, uansett hvilket erfaringsnivå aspiranten befinner seg på.
- Flygeleder som har kontrollansvaret innenfor en sektor skal også ha radiokommunikasjon med kontrollerte flyginger innenfor sektoren. Bare unntaksvis, og etter koordinering, skal andre løsninger aksepteres.

HSL anser at enheten med dette har ivaretatt to viktige årsaksfaktorer som bidro til denne hendelsen.