

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm
Telefon: 64 84 57 60
Telefaks: 64 84 57 70
URL: <http://www.aaib-n.org>

RAP: 16/2002
Avgitt: 21. februar 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.:	Boeing 767-300, SAS 945 og flere F-16 jagerfly
Radiokallsignal:	SAS 945 og HA 01 FLT, HA 03 og HA 05
Dato og tidspunkt:	28. mai 2001, kl. 1045-1110
Hendelsessted:	Øvingsområde "ROMEO 2", i nordlige del av Oslo FIR
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, klareringsbrudd
Type flyging:	Ervervsmessig, ruteflyging/militær treningsflyging
Værforhold:	Ikke oppgitt
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	Ikke oppgitt
Reiseplan:	IFR/ikke oppgitt
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra Luftfartsverket Øst-Norge, samt fra vakthavende flygeleder ved Oslo kontrollsentral.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i øvingsområde ROMEO 2, og medførte ingen underskridelser av atskillelsesminima. Besetningen på SAS 945 ble ikke informert om det inntrufne, og har følgelig ikke innrapportert hendelsen. HSL har vært i kontakt med Flytrygginginspektoratet, og hendelsen er heller ikke rapportert av de involverte jagerfly eller Gråkallen GCI-stasjon. Undersøkelsen er derfor i sin helhet bygget på rapporten fra vakthavende flygeleder ved Oslo kontrollsentral (ATCC).

SAS 945, en Boeing 767-300 fra SAS, var på vei fra Stockholm Arlanda (ESSA) til Chicago/O'Hare (KORD) i FL 310. Det militære øvingsområdet ROMEO 2 var avgitt av Oslo ATCC til Gråkallen for militær treningsflyging med F-16 jagerfly fra Rygge flystasjon. 20 minutter før SAS 945 ville entre ROMEO 2 ble det innhentet forhåndstillatelse for gjennomflyging i FL 310. 10 minutter senere ble Gråkallen gitt

restriksjon på maks FL 290 i ROMEO 1 og ROMEO 2, samt informasjon om transponderkoder for de sivile fly som ville fly over. Det ble presisert fra vakthavende flygeleder ved Oslo ATCC at han ville ringe tilbake til Gråkallen når restriksjonene eventuelt skulle oppheves. Hendelsesforløpet som fulgte beskrives slik av vakthavende flygeleder:

”I det SAS 945 var i ferd med å entre ROMEO 2 oppdaget undertegnede transponderkode 1541 (et av F-16 flyene, HSLs anm.) klatrende gjennom FL 300 på kollisjonskurs med SAS 945. Ved henvendelse til Gråkallen virket det som min bekymring verken ble forstått eller tatt alvorlig. Ca. 25 NM fra SAS 945 ble imidlertid separasjon oppnådd og de involverte F-16 ble så klarert FL 350 ut av ROMEO. 1 til 2 minutter senere oppdaget undertegnede nok en konflikt. Transponderkode 1545 fløy tilsynelatende rett mot SAS 945 med indikert høyde FL 310. Kun ca. 20 NM (ca. 1 min, 20 sek.) fra SAS 945, rett imot, ble vertikal separasjon oppnådd. Gråkallen garanterte så at flyene ville holde seg over FL 330, hvorpå en F-16 nesten umiddelbart startet nedstigning rett mot SAS 945. Gråkallen ble bestemt beordret til å holde flyene i klarert høyde, noe som forholdsvis raskt ble etterkommet. Det at Gråkallen klatret fly over koordinert høyde ble oppfattet av undertegnede som særdeles farlig og ubehagelig. Gråkallen er informert om at rapport blir skrevet. Det var aldri underskridelse av separasjon og følgelig ble ikke SAS 945 informert om det inntrufne.”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser ikke at det forelå reell kollisjonsfare ved denne hendelsen, men har full forståelse for at vakthavende flygeleder opplevde situasjonen som svært ubehagelig. Det var med god tidsmargin inngått avtale mellom Oslo ATCC og Gråkallen for gjennomflyging av ROMEO 2 med SAS 945 i FL 310. Avtalen innebar en høyderestriksjon for de involverte F-16 flyene på maks flygehøyde FL 290 i angjeldende tidsrom. Denne avtalen ble tilsynelatende ignorert av Gråkallen og de involverte F-16 flygerne. Vakthavende flygeleder ved Oslo ATCC som hadde kontrollansvar for SAS 945, ble vitne til gjentatte brudd på avtalen ved at F-16 flyene ved flere anledninger krysset flygehøyden til SAS 945. Ute av stand til å påvirke hendelsesforløpet, da F-16 flyene var underlagt annen kontrollinstans, ble vakthavende flygeleder ved Oslo ATCC satt i en frustrerende og ubehagelig situasjon. Den tilsynelatende likegyldige reaksjonen fra Gråkallens side på vakthavende flygeleders bekymring for situasjonen som oppsto, tyder også på manglende respekt både for den andre aktøren, og for den inngåtte avtalen. Hendelsen er en av tre tilsvarende hendelser som HSL for tiden har til behandling, som alle inneholder elementer av brudd på inngåtte avtaler og klareringsgrenser, fra militært hold. Dersom disse hendelsene er symptomatiske for en avslappet holdning til avtaler, avtaleverk, klareringsgrenser og dermed også flysikkerhet, er det etter HSLs oppfatning grunn til bekymring. I både sivil og militær luftfart, og ikke minst ved kombinasjon av disse, er man avhengig av at alle involverte har en bevisst og seriøs holdning, for med dette å bidra til at flysikkerheten blir ivaretatt på en best mulig måte. HSL vil oppfordre Luftforsvaret ved Flytryggingssinspektøren til å gjøre hendelsen kjent i de aktuelle miljøer.