

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 59/2000

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, SE-DIA og PA-28, N915WM
Radiokallesignal:	SAS 1480 / N915WM
Dato og tidspunkt:	13. august 1999, kl. 1630
Hendelsessted:	10-15 NM sydøst for Oslo lufthavn Gardermoen
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse, ACAS-varsel
Type flyging:	Ervervsmessig, regelbundet / ukjent
Værforhold:	Delvis skyet
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	IMC / VMC
Reiseplan:	IFR begge
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra fartøysjef på SE-DIA og rapport fra vakthavende flygeleder på Oslo TMA-ØST.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen fant sted i Oslo Terminalområde (TMA) sektor øst 13. august 1999, i en periode med normal ettermiddagstrafikk. N915WM, en PA-28, var på vei fra Stockholm Bromma (ESSB) til Bergen lufthavn Flesland (ENBR) og fløy i flygenivå (FL) 100. Ved rapporteringspunkt SUMAK ble fartøysjefen, etter forespørsel, klarert stigning til FL 120 med kurs mot Gardermoen (GRM) VOR. Kl. 1625 tok SAS 1480 (SE-DIA) av fra Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM). Avgangen var klarert og fløyet i henhold til standard utflygingsprosedyre (SID) SUTOK 1C. Noen minutter etter avgang ble SAS 1480 klarert direkte mot rapporteringspunkt SUTOK. Vakthavende flygeleder sjekket høyden til N915WM på radar, som viste FL 115 stigende. Dette ble også bekreftet av fartøysjefen. Med dette utgangspunktet ble besetningen på SAS 1480 klarert stigning til FL 110, på grunn av motgående N915WM. Da flyene nærmet seg hverandre rapporterte fartøysjefen på SAS 1480 at de hadde fått ACAS-varsel med "resolution advisory", med trafikk 600 ft over. Besetningen foretok en unnamanøver til venstre og ga beskjed om at hendelsen ville bli rapportert.

---

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.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser ikke at det forelå kollisjonsfare ved denne hendelsen. Vakhavende flygeleder hadde hele tiden situasjonen under kontroll, og ga besetningen på SAS 1480 løpende trafikkinformasjon om N915WM. Besetningen på SAS 1480 ble gitt klarering til å stige til FL 110, på bakgrunn av at N915WM hadde forlatt FL 110 for å stige til FL 120. I følge sjeflygeleder ved Oslo kontrollsentral er det helt normalt at et luftfartøy blir gitt klarering til en høyde, når konflikterende luftfartøy har forlatt samme høyde. Dette er hjemlet i BSL G 1-3-3, pkt 5.7. som blant annet sier:

”Et luftfartøy kan tildeles en høyde som har vært opptatt av et annet fartøy, så snart sistnevnte luftfartøy meddeler å ha forlatt høyden.....”

I det SAS 1480 ble gitt klarering til å stige til FL 110, hadde N915WM allerede forlatt FL 115 og var fortsatt stigende. HSL anser ikke at det forekom brudd på bestemmelsene ved denne hendelsen.