

RAPPORT

Postboks 213, 20001 LILLESTRØM

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

[URL:http://www.aaub-n.org](http://www.aaub-n.org)

RAP: 74/2002

Avgitt: 6. november 2002

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

Luftfartøy

-type og reg.: MD-81, SE-DIR

-fabr. år: 1991

-motor: JT8D-217C

Radiokallesignal: SAS 9881

Dato og tidspunkt: 21. januar 1999, kl. 1438

Hendelsessted: Oslo ATCC, Sektor nord, på grensen mellom Norge og Sverige ca. 25 nm nord-øst for Hamar

Type hendelse: Luftrafikkhendelse, kryssing av nasjonal grense uten reiseplan og klarering

Type flyging: Prøveflyging etter vedlikehold

Flygeforhold: VMC

Lysforhold: Dagslys

Reiseplan: IFR

Antall om bord: 3 besetningsmedlemmer

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Fartøysjefen

-kjønn: Mann

-alder: 37 år

-sertifikat: ATPL-A

-flygererfaring: Ca. 3 250 timer, hvorav ca 750 på aktuell type

Informasjonskilder: Rapporter fra Luftfartsverkene i Sverige og Norge, rapport fra fartøysjefen og HSLs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

SAS 9881, en MD-81 med registrering SE-DIR og en besetning på 3, tok av fra Oslo Lufthavn Gardermoen for å utføre en prøveflyging etter teknisk vedlikehold. Flygingen var planlagt fra Gardermoen til Trondheim og retur med landing Gardermoen. IFR reiseplan var sendt til Lufttrafikkjenesten og flygingen var helt etter planen frem til flyet passerte grensen mellom Trondheim FIR og Oslo FIR Sektor Nord på sydlig kurs.

Oslo ATCC ga da flyet klarering direkte til Mesnali VOR, og deretter standard innflygingsrute Mesnali 1 F til Gardermoen. Et lite antall punkter gjensto på skjemaet for prøveflygingen, og besetningen ba derfor om radarledning i området i ca. 10 minutter før nedstigning og innflyging til Gardermoen kunne påbegynnes. Klarering ble gitt av Oslo ATCC slik at flyet skulle kunne operere øst for Mesnali på FL 350 i venstresvinger. Denne klarering ble senere justert av Oslo ATCC slik at flyet fikk anledning til å operere fritt øst for Mesnali i FL 350, fortsatt under radarkontroll. På dette tidspunkt, ca. kl. 1430, ble det foretatt vaktskifte på Oslo ATCC og en ny flygeleder overtok radarledelsen av SAS 9881.

Kl. 14:35:40 ba SAS 9881 om klarering til nedstigning til FL 300, og klarering til dette ble gitt.

Kl. 14:37:40 kalte Oslo ATCC SAS 9881: ”Swedish border 2 miles ahead, could you turn left”. SAS 9881 svarte: ”We are turning left, SAS 9881”.

Kort tid etter krysset SAS 9881 grensen til svensk luftrom i en vid synkende venstresving. Stockholm Control så flyet på radar men hadde ingen forhåndsinformasjon om flygingen og da det så ut til å nærme seg et aktivt militært øvingsområde, ble militære jagerfly sendt for å avskjære og identifisere flyet.

Kl. 14:39:40 ringte Stockholm Control til Oslo ATCC og bad om informasjon om det uidentifiserte fly. Oslo ATCC forklarte at flyet var på vei tilbake til Norge og beklaget det som hadde skjedd.

Kl. 14:40:30 ringte Oslo ATCC til Sunsvall Control og beklaget hendelsen.

Flyet hadde i mellomtiden passert grensen til Sunsvall Control før det til slutt krysset grensen til Norge innen svenske jagerfly rakk fram til området. SAS 9881 gjennomførte nedstigning, innflyging og landing på Gardermoen som normalt.

Oslo ATCC hadde i perioden mellom kl. 14:29:00 og kl. 14:41:00 stor trafikk og gjennomførte samtidig skifte av flygeleder på den berørte sektor. SAS 9881 befant seg i svensk luftrom ca. 7 minutter. Ingen andre fly var involvert i hendelsen og ingen separasjonsminima ble underskredet.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Hendelsen viser at et fly som avviker fra det vanlige trafikkmønster, i en situasjon som denne med høy trafikkbelastning på flygelederen kombinert med vaktskifte, kan resultere i at en ukontrollert tilstand oppstår. Hendelsen kan med fordel benyttes som eksempel i treningen av både flygeledere og piloter for å øke aktpågivenheten.