

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP: 5/2005

Avgitt: 9. mars 2005

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevd.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Luftfartøy

-typer og reg.:	C-208 Cessna Caravan LN-PBL / DHC-8-311 LN-WFB / Jetstream-31 LN-FAM / C-208 Cessna Caravan LN-PBJ / DHC-8-311 LN-WFB
Operatører:	Benair, Widerøes flyveselskap ASA og Coast air
Radiokallesignaler:	1: HAX24 og WIF426 og 2: HAX22, CST456 og WIF486
Dato og tidspunkter:	Mandag 16. desember 2002 ca. kl. 1704 og ca. kl. 2055
Hendelsessted:	Nord for Sandefjord lufthavn Torp (ENTO)
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelser, underskridelser av atskilleelsesminima
Type flyging:	Ervervsmessig
Værforhold:	METAR kl. 1550 UTC: 01009KT 9999 SCT011 BKN015 M04/M05 Q1024 METAR kl. 1950 UTC: 36008KT 4500 –SN FEW010 SCT 025 BKN 045 M05/M07 Q1024
Lysforhold:	Mørke
Flygeforhold:	VMC/IMC
Reiseplan:	Alle IFR
Antall om bord:	Ikke oppgitt
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Andre skader:	Ingen
Fartøysjefene:	Informasjon ikke aktuelt
Informasjonskilder:	Rapport fra sjeflygeleder ENTO TWR, rapport fra vakthavende flygeleder ENTO TWR, rapport LTT Luftfartsverket Øst-Norge og HSLBs egne undersøkelser.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Denne rapporten omhandler to nesten identiske lufttrafikkhendelser mandag 16. desember 2002 nord for Sandefjord lufthavn Torp. Hendelsene inntraff med noen timers mellomrom. Trafikkbelastningen var middels for Farris innflygingskontroll (APP) (FD). Alle luftfartøyene var gjenstand for flygekontrolltjeneste utøvet av Torp TWR. Relativt kort tid etter avgang ble kontrollansvaret overført Farris APP (FD). De involverte luftfartøyer var:

1: Ca. kl. 1704:

HAX22, IFR ENTO – ENGM,
CST456, IFR ENHD – ENTO og
WIF486, IFR ENTO – ENBR

2: Ca. kl. 2055

HAX24, IFR ENTO – ENGM og
WIF426, IFR ENTO - ENVA

I begge tilfelle tok HAX22/24 av som første fly. Etter disse avgangene ble WIF 486/426, av typen DHC-8-311, klarert for avgang vel 2 minutter senere. Ved den første hendelsen ble HAX22 klarert inn i avgangsposisjon mens CST456 var etablert på finalen og hadde fått landingsklarering. Situasjonen ble avverget da CST456 ba om bekreftelse på landingsklareringen.

Widerøes DHC-8-311 har større ytelseevne både horisontalt og vertikalt enn en C-208, dette førte til at avstanden mellom flyene ble redusert. HAX22/24 ble rutinemessig overført Farris approach som på grunn av den manglende atskillelsen måtte detaljinstruere flyene for å oppnå tilfredsstillende atskillelse. Dette førte til sterk uenighet om regelverk og rutiner, noe det ble gitt uttrykk for på telefonsambandet mellom flygelederne ved Farris APP og Torp TWR.

Oslo kontrollsentral, Luftfartsverket (Avinor) Øst-Norge skriver blant annet i en kommentar til hendelsen:

”Torp kontrolltårn er ansvarlig for lufttrafikkteneste innenfor Torp kontrollone (CTR)

Farris approach utfører innflygingskontrollteneste til flyplassene Rygge, Torp og Skien.

Flygelederne ved Torp kontrolltårn er således kun autorisert for tårnkontrollteneste mens flygelederne i Farris approach ikke er autorisert for tårnkontrollteneste på Torp.

I henhold til regionalt regelverk del 5 kapittel 3 side 5-3-3 skal Torp kontrolltårn utstede klarering til IFR avganger fra Torp på relevant SID eller i henhold til standardisert prosedyre. Flyginger til Gardermoen skal klareres via TRF SID's.

Regelverket sier også at minimumsatskillelse mellom påfølgende, avgående luftfartøyer skal være 5 NM, med mindre annet er koordinert. Avstanden skal være konstant eller økende (para. 4.2.3). I begge disse to tilfellene var utgangsatskillelsen under 4 NM, og marsjhastigheten til det første flyet var 175 kts, mens marsjhastigheten til etterfølgende fly var 270 kts.”

Sjeflygeleder ved Torp kontrolltårn skriver i sin rapport blant annet:

”..... En noe uklar koordinering kan tyde på at det ble forsøkt å avtale at Farris innflygingskontroll skulle radarlede HAX22 etter at denne steg gjennom 3 000 ft for at WIF486 skulle kunne ta av noe tidligere.

..... En slik trafikkonstellasjon som begge disse hendelsene beskriver er ikke uvanlig ved Sandefjord lufthavn, Torp. Konflikten kan løses ved at luftfartøyet med den største ytelsen klareres for avgang som nr. én dersom dette medfører gjennomsnittlig minst forsinkelse, eller at luftfartøyet med den største ytelsen må vente til foreskrevet atskillelse i Regionalt regelverk er oppnådd. Alternativt kan en annen løsning koordineres på forhånd mellom Torp kontrolltårn og Farris innflygingskontroll.

Det synes åpenbart at ingen av disse tre framgangsmåtene ble fulgt i hendelsen mellom HAX24 og WIF426. I hendelsen mellom HAX22 og WIF486 kan det virke som det ble forsøkt å koordinere en alternativ løsning uten at vilkårene i den alternative løsningen kommer tydelig fram for de involverte flygelederne.

.....”

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSLB anser at disse to hendelsene skyldes at det gjeldende regelverk ikke ble fulgt. Ledelsene ved de berørte kontrollinstanser har gjennomgått hendelsene og gjennomført korrektiver for å redusere sannsynligheten for at liknende hendelser skal kunne oppstå.