

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 02/12 23 19 - 02/59 36 55
Telefax: 02/12 53 33

BUL 01/92
Avgitt: 15. januar 1992

Dato og tidspunkt: 1. oktober 1991
Type flyging: Charterflyging, ruteflyging
Flytype: Cessna C 551 Citation (AXP 09) og DHC-6-300.
Twin Otter (WIF 961)
Hendelsessted: Ca 10 NM øst av Hammerfest
Værforhold: VMC

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

WIF 961 var på vei fra Honningsvåg til Hammerfest, og fløy etter de visuelle flygeregler. Besetningen på WIF 961 kalte opp Hammerfest AFIS ca 15 NM øst, i en høyde av 2000 FT.

AXP 09 var på vei fra Kirkenes til Hammerfest. Under den visuelle innflygingen til Hammerfest, tok AXP 09 kontakt med Hammerfest AFIS ca 9 NM øst, i en høyde av 3400 FT.

Ifølge besetningen på WIF 961, så de AXP 09 komme ut av skylaget, de anslo avstanden til å ha vært ca 5-7 NM, og minst 2000 FT over deres høyde. Like etter kalte AXP 09 opp Hammerfest AFIS og oppga sin posisjon. Det ble ikke gitt informasjon til WIF 961 om AXP 09. Besetningen på WIF 961 anså ikke at de var i konflikt med AXP 09.

Da vakthavende ved Hammerfest AFIS fikk kontakt med AXP 09, informerte han omgående AXP 09 om at WIF 961 lå 15 NM nordøst av flyplassen, i 2000 FT høyde. Denne informasjonen ble gitt 1½ minutt etter at WIF 961 hadde rapportert 15 NM. Det må antas at WIF 961 må ha ligget ca 12 NM ute da informasjonen ble gitt. I og med at AXP 09 hadde passert WIF 961, var denne informasjonen mindre relevant.

Det er Alta tårn/innflygingskontroll som har ansvaret for koordinering mellom Hammerfest AFIS og Bodø kontrollsentral. Alta fikk oppgitt to forskjellige antatte ankomsttider for når AXP 09 skulle være over Forsøl (FOR) NDB. Banak tårn/innflygingskontroll oppga 1309 som ankomsttid, Bodø kontrollsentral oppga 1301. Hammerfest AFIS fikk oppgitt begge disse tidene av Alta, og ble bedt om å beregne ankomsten til et tidspunkt ca midt mellom disse. Da klokken var 1255, iverksatte Hammerfest AFIS tiltak for å oppdatere den antatte ankomsttiden, først ved å ringe Banak tårn, og deretter Alta tårn. AFIS betjenten fikk da beskjed om at AXP 09 var sendt over på Hammerfest-frekvensen. Dette var kl 1301, AXP 09 tok kontakt kort tid etter.

Bodø kontrollsentral (ACC) hadde i perioden før AXP 09 ble bedt om å kontakte Hammerfest AFIS, problemer med senderrekkevidden i området. På grunn av dette ble det drevet testing av Bodø ACC's radiosender i Honningsvåg. Bodø hadde tidvis problemer med å oppnå radiokontakt med AXP 09, og måtte da AXP 09 ba om klarering til å forlate sin marsjhøyde, gi klarering via et annet fly i området. Dette kan være årsaken til den mangelfulle oppdateringen av antatt ankomsttid over FOR NDB, og at sambandet ble sent overført til Hammerfest AFIS.

Hendelsen har ikke medført kollisjonsfare.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Trafikkinformasjon skal gis så tidlig at besetningen i de involverte luftfartøyer har tid til å nyttiggjøre seg informasjonen. For at AFIS-enhetene skal kunne gjøre dette, må overføring av kontrolldata per telefon, og overføring av radiosambandet til AFIS-enhetene, skje så tidlig at de rekker å gi de nødvendige informasjonen. Dette skjedde ikke i det foreliggende tilfellet.

Det er spesielt viktig at trafikkinformasjon kommer fram i tide når flygingen foregår i ukontrollert luftrom. Dette fordi IFR-flyginger her ikke kontrolleres. Fartøysjefene har selv ansvaret for å unngå konflikt med annen trafikk.

Testing av radiosamband må ikke skje på bekostning av flysikkerheten. Testing bør fortrinnsvis legges til trafikksvake perioder. I dette tilfellet hadde Honningsvåg radiosender falt ut, og det må anses at testingen av denne senderen var nødvendig. HSL mener imidlertid at trafikkoordineringen i dette tilfelle ble skadelidende.