

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67/12 23 19 - 67/59 36 55
Telefax: 67/12 53 33

BUL 01/93
Avgitt: 2. april 1993

Dato og tidspunkt: 30. desember 1992 kl 0825
Type flyging: Ruteflyging
Flytype: B 737 (BRA 2323), B 737 (BRA 2332)
Hendelsessted: Vigra terminalområde
Værforhold: VMC

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt HSL's egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

BRA 2323 var på vei fra Bergen lufthavn/Flesland, til Kristiansund lufthavn/Kvernberget. Det ble fløyet i FL 310, og BRA 2323 hadde en beregnet passeringstid over VIG VOR kl 0826.

BRA 2332 var på vei fra Trondheim lufthavn/Værnes til Ålesund lufthavn/Vigra. Det ble fløyet i FL 210, og BRA 2332 hadde en beregnet passeringstid over VIG (Vigra) VOR kl 0835.

Kl 0803 koordinerte Trondheim kontrollsentral (ACC) over telefon BRA 2323 med Vigra kontrolltårn/innflygingskontroll (TWR/APP). Trondheim ACC oppga at BRA 2323 ville passere grensen til Vigra terminalområde (TMA) kl 0819. Vigra TWR/APP ga ut fra disse opplysninger tillatelse til å klarere BRA 2323 for nedstigning til FL 150. Trondheim ACC ringte deretter Kvernberget TWR/APP, og oppga at BRA 2323 ville være over HUSTA (et punkt på finale bane 07 ved Kvernberget, 24 NM ute) kl 0837, og under nedstigning til FL 150.

Kl 0809 koordinerte Trondheim ACC over telefon BRA 2332 med Vigra TWR/APP. Beregnet passeringstid over VIG VOR var kl 0835. Vigra TWR/APP ga ut fra disse opplysninger tillatelse til å klarere BRA 2332 for nedstigning til FL 110.

Kl 0820 ringte Trondheim ACC Vigra TWR/APP og sa fra at hvis BRA 2332 skulle få klarering for nedstigning til FL 110, så måtte han få gi FL 100 til BRA 2323, fordi han antakelig måtte foreta en vektorisering for å oppnå radarseparasjon av de to luftfartøyene. Etter klar-gjøring av de to luftfartøyers posisjon og høyder, ga Vigra TWR/APP Trondheim ACC tillatelse til å klarere BRA 2323 for nedstigning til FL 100.

Kl 0824 ble BRA 2323 sambandsmessig overført fra Trondheim ACC til Kvernberget TWR/APP. Trondheim ACC ringte deretter Kvernberget TWR/APP og opplyste om at BRA 2323 var sendt over og klarert i

FL 100. På forespørsel fra Kvernberget TWR/APP om BRA 2323 var released, fikk de et bekreftende svar. Ett minutt senere ringte Trondheim ACC til Vigra TWR/APP, og ba om ruteføring for BRA 2332. Etter å ha fått dette, ba Vigra om posisjon på BRA 2323. Denne ble etterhvert av Trondheim ACC oppgitt å være VIG VOR R 053, distanse 20 NM, altså innenfor Vigra TMA. På dette tidspunktet hadde flygelederen ved Kvernberget TWR tatt initiativ til å kontakte Vigra TWR/APP, da han var klar over at det var annen trafikk i Tautra ventemønster, og han var derfor usikker på den release han hadde fått fra Trondheim ACC på BRA 2323. Vigra TWR/APP ba da Kvernberget TWR/APP om å stoppe BRA 2323's nedstigning ved FL 60, inntil luftfartøyet var klar av trafikken i Tautra ventemønster.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Bruk av radar ved separasjon av luftfartøyer vil ofte være tidsbesparende og medføre færre endringer av luftfartøyers optimale ruteføring og høyder. HSL ser derfor ingen betenkeligheter ved at Trondheim ACC tok på seg å radarseparere BRA 2323 fra BRA 2332 innenfor Vigra TMA. Det var imidlertid en betingelse at Trondheim ACC avklarte forutsetningene for denne separasjonen med Vigra TWR/APP. Dette ble gjort, og Trondheim ACC fikk opplyst laveste tilgjengelige høyder for de to luftfartøyene.

Etter at konflikten var løst, finner HSL at Trondheim ACC ikke oppfylte sitt koordineringsansvar overfor Vigra TWR/APP. Dette fordi BRA 2323 fremdeles befant seg innenfor Vigra TMA da luftfartøyet ble sambandsmessig og kontrollmessig overført til Kvernberget. Den korrekte fremgangsmåte ville ha vært at Trondheim ACC kontaktet Vigra TWR/APP, slik at denne enheten kunne bestemme om den ville ha trafikken overført til sin frekvens, eller om trafikken kunne overføres direkte til Kvernberget TWR/APP med eventuelle restriksjoner pålagt nedstigningen.

Ved hendelsen forelå det ingen kollisjonsfare, fordi flygelederen ved Kvernberget TWR/APP var klar over at trafikken i Tautra ventemønster holdt i 5 000 FT.

HSL finner at de to luftfartøyers kallesignaler var så like at dette var en kompliserende faktor i koordineringen mellom lufttrafikkjenteenhetene. Det førte også til en merbelastning for flygelederen ved Trondheim ACC, da det flere ganger ble nødvendig å gjenta klareringer til flyene. Ifølge Luftfartsverket er dette spørsmålet tidligere tatt opp med flyselskapene i ruteplanmøte. Luftfartsverket mottok også i desember 1992 et høringsutkast på et program for å redusere kallesignal-forvirring i regi av Eurocontrol. Norsk Flygelederforening er invitert til å uttale seg om det foreslåtte programmet. HSL anbefaler flyselskapene i Norge å fortsette arbeidet med å unngå at rutenumre innen samme område og tidsrom blir for like, og at Luftfartsverket engasjerer seg innenfor Eurocontrol for å finne en permanent løsning på problemet.

I henhold til BSL G 1-2, pkt 17, er det anledning for en flygekontrollenhet å instruere et luftfartøy om å endre sitt kallesignal under flyging når dette anses nødvendig av hensyn til flygesikkerheten, fordi likhet mellom to eller flere luftfartøyers kallesignaler kan føre til forvekslinger. HSL anser at en slik framgangsmåte i enkelte tilfeller kan være formålstjenlig.

SLUTT