

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

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

BUL 003/91
Avgitt: 25,04,91

Dato og tidspunkt: 16. januar 1991 kl 1308 (lokal tid).
Type flyging: Ruteflyging/Militær treningsflyging.
Flytype: Boeing-737/Saab Safari (MFI-15).
Hendelsessted: NNV av Værnes (Frosta).
Værforhold: VMC.

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

Braathens BRA 273, en Boeing-737 på instrumentinnflyging til Værnes fra nord, ble av innflygingskontrollen (VA APP) klarert for visuell innflyging til bane 09 uten høyderestriksjoner. BRA 273 ble radarledet på kurs 215° for "sequencing" (annen trafikk). Denne kurs brakte BRA 273 over "Training area north", og det ble ikke gitt trafikkinformasjon om trafikk i dette området, trafikk ukjent for VA APP.

Samtidig med denne innflygingen foregikk det VFR treningsflyging i "Training area north" bl.a. med en militær Safari, CADET 21.

Da BRA 273 forespurte om trafikk i treningsområdet måtte VA APP sjekke dette med kontrolltårnet (VA TWR). 30 sekunder senere rapporterte BRA 273 at de hadde møtt en Safari på kryssende kurs i omtrent samme høyde. CADET 21 var på østlig kurs og rapporterte hendelsen til VA TWR. Hendelsen inntraff i ca 4000 ft høyde. Ytterligere 20 sekunder senere fikk VA APP kontakt med VA TWR, og fikk da bekreftet at det var "en god del" VFR trafikk i "Training area north".

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

HSL synes koordineringsrutinene mellom VA TWR og VA APP ikke er gode nok når det gjelder flygeinformasjonsansvaret i relasjon til "Training area north". Luftfartsverket bør vurdere ansvarsfordelingen mellom disse sektorene spesielt med tanke på gjensidig informasjon om trafikk i treningsområdene.

VA APP var i henhold til dagens regelverk ikke ansvarlig for adskillelsen mellom BRA 273 og VFR-trafikk i treningsområdet. BRA 273 ble radarledet og dette kan ha forledet fartøysjefen til å se bort fra tilråkningene i AIP om å unngå treningsområdet. BRA 273 ble gitt klarering for visuell innflyging uten høyderestriksjoner, samtidig som luftfartøyet ble radarledet.

Luftfartsverket bør innskjerpe at radarledning ikke kan finne sted under minste sikre IFR-høyde. Luftfartsverket bør også vurdere om reglene for VFR-flyging i de travleste terminalområdene bør endres slik at ATC kan få mulighet til å adskille IFR- fra VFR-flyginger.

HSL har utarbeidet denne bulletin i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Undersøkelsens formål er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og å tilrå eventuelle forebyggende tiltak. Det er ikke kommisjonens oppgave avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.