

RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 37/2001

Avgitt: 18. september 2001

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

Luftfartøy

-type og reg.: Westland Lynx MK 86, Tailno. 228 og Grob 115 D, LN-TFZ

Radiokallesignal: BRAVE 51 og TFN 25

Dato og tidspunkt: 13. april 2000 kl. 1350

Hendelsessted: Over Bardufoss lufthavn (ENDU)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering

Type flyging: Militær treningsflyging og ervervsmessig skoleflyging

Værforhold: ENDU METAR kl. 1350: Vind: 100° 5 kt varierende mellom 070° og 170°. Sikt: mer enn 10 km. Skyer: få i 4 000 ft. Temp./duggpkt.: 1 °C/ -12 °C. QNH: 1006 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR (BRAVE 51) og VFR (TFN 25)

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter (NE-148), rapport fra vakthavende flygeleder i ENDU TWR samt kommentarer fra sjefflygeleder ved ENDU.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Besetningen på BRAVE 51 drev instrumentflygetrening, og hadde startet innflyging til bane 29 på Bardufoss (ENDU). De var av innflygingskontrollen (APP) klarert for utkltring mot vest etter avbrutt innflyging. TFN 25 drev skoleflyging, og utførte "airwork" i treningsområde "Overhead". Dette er et alternativt treningsområde over ENDU, som ligger til siden for "missed approach" sektoren. Det ligger også slik til at tårnflygeleder skal kunne observere luftfartøyer i dette området. Like før BRAVE 51 passerte Målselv (MLV) radiofyr (NDB) på innflygingen, ble besetningen gjort oppmerksom på at APP hadde problemer med å lese flyets transponderkode. De fikk imidlertid fortsette innflygingen. Da BRAVE 51 rapporterte avbrutt innflyging, ga vakthavende flygeleder i tårnet (TWR)

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten.

Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

trafikkinformasjon til fartøysjefen på TFN 25 om dette. Like etter observerte flygeleder på radaren at TFN 25 svingte sydvestover. Fartøysjefen på TFN 25 kvitterte imidlertid ikke på meldingen, men flygelederen oppfattet TFN 25s sving mot sydvest som en bekreftelse på at meldingen var mottatt. TFN 25 fløy på dette tidspunktet over radaren, og ble derfor borte på radarbildet. Flygelederen som da anså at konflikten var løst, konsentrerte seg om annen trafikk. Besetningen på BRAVE 51 hadde avbrutt innflygingen og passerte Bardufoss VOR i ca. 4 000 ft, da TFN 25 passerte litt over og like til høyre for dem. Fartøysjefen på BRAVE 51 har i sin rapport anslått avstanden til å ha vært ca. 50 meter. Han informerte umiddelbart tårnet om hendelsen, og fortsatte deretter flygingen, som etter hendelsen forløp som normalt. Fartøysjefen på TFN 25 hadde ikke oppfattet meldingen fra tårnet, og observerte heller aldri BRAVE 51. Flygelederen skriver i sin rapport at det var uvanlig mye trafikk denne dagen, og at det i tiden før og opptil hendelsen var ca. 10 luftfartøyer på radiofrekvensen.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

HSL anser at det forelå en mulig kollisjonsfare ved denne hendelsen. TFN 25 innhentet og passerte BRAVE 51 med minimal avstand uten at fartøysjefen observerte helikopteret de passerte. Fartøysjefen på BRAVE 51 skriver i sin rapport at han anser det som usannsynlig at han ville hatt mulighet for noen unnvikende manøver dersom de to luftfartøylene hadde vært på kollisjonskurs, fordi TFN 25 kom fra en vinkel hvor den var umulig å oppdage før det hadde vært for sent. Det fremkommer av de innsendte rapporter at APP hadde vanskeligheter med å se BRAVE 51 på radar, og at flygelederne i TWR og APP diskuterte hvorvidt det var radarproblemer eller transponderen til BRAVE 51 som forårsaket dette. Det synes allikevel klart at det var APP og ikke TWR som hadde problemer med å observere BRAVE 51, og at dette derfor ikke kan sees som en direkte årsaksfaktor til hendelsen. Vakhavende flygeleder i TWR skriver i sin rapport at arbeidsbelastningen var stor, og at det ikke hadde vært muligheter for avløsning fra vakten begynte kl. 0600 og fram til hendelsen. Det vil si at vedkommende hadde hatt sammenhengende tjeneste i nær 6 timer da hendelsen oppsto. I tillegg til stor arbeidsbelastning med mye trafikk, hadde han også hatt en aspirant under opplæring mesteparten av vakten. Dette er uten tvil forhold som kan bidra til redusert oppmerksomhet og svekket konsentrasjon hos flygeleder. Hendelsen oppsto få minutter før vaktskifte. Det at flygeleder ikke sørget for å få bekreftet at trafikkinformasjonen til fartøysjefen på TFN 25 var mottatt, kan ha sin årsak i de ovennevnte forhold. HSL vil her bemerke det uheldige i at personellet må forholde seg til vakter av så lang varighet, i en situasjon hvor det i tillegg blir drevet opplæring. HSL anser at sammenhengende vakt av slik varighet som her er nevnt, klart må sies å være uheldig for flysikkerheten.

Et annet forhold er det faktum at TFN 25 opererte VFR, med de forpliktelser det innebærer med hensyn til blant annet utkikk. Det kan tyde på at utkikken ikke har vært tilstrekkelig, med tanke på at BRAVE 51 ble passert så nær uten at fartøysjefen på TFN 25 fikk visuell kontakt med helikopteret.

Det blir også nevnt i flygeleders rapport at han hadde forventet at besetningen på BRAVE 51 skulle rapportere ved passering av ytre merkefyr (OM), hvilket ville ha medført at han

hadde fått ca. 3 minutter lenger tid til å koordinere med TFN 25. Besetningen rapporterte imidlertid da de initierte avbrutt innflyging, hvilket var i henhold til den instruks de hadde mottatt fra APP. Flygeleder ga også uttrykk for at det er ekstra belastende å ha trafikk som opererer over flyplassen, samtidig som det foretas ut- og innflyginger.

De ovennevnte forhold anses alle å ha bidratt til at hendelsen kunne oppstå, og HSL kan følgelig ikke se noen enkeltfaktor som direkte årsak til hendelsen. HSL vil allikevel anbefale Luftfartsverket å vurdere bruken av treningsområdet over flyplassen, med tanke på mulige konflikter med luftfartøyer som utfører instrumentflygetrening.

Under høringsrunden har det blitt uttrykt tvil om den lydbåndutskrift som ble oversendt HSL fra LTT Bardufoss etter hendelsen ga det rette bilde av situasjonen, da nevnte utskrift kun inneholdt kommunikasjon mellom de involverte luftfartøyer og lufttrafikkjentesten. HSL har imidlertid gjennomgått aktuelle lydbånd, og kan bekrefte rett utskrift. Det kom heller ikke fram nye momenter i saken etter gjennomgangen av lydbånd.

LTT Bardufoss har etter hendelsen opprettet nye treningsområder for øvelser i snittflyging, og utarbeidet nytt instruksverk for bruk av disse. Kart over områdene er vedlagt denne rapport.

Vedlegg: 2