

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 24/96

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 18. september 1996

---

#### Luftfartøy

-type og reg.: Robin DR 400-180 S Regent, D-EPPA

-fabr. år: 1995

-motor: Lycoming 0-360 A3A

Radiokallesignal: DPA

Dato og tidspunkt: 5. mai 1996 mellom kl. 0946 og kl. 1025

Hendelsessted: Sola TMA

Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, uerfaren flyger uten instrumentbevis kom inn i skyer

Type flyging: Privat

Værforhold: Ved Sola kl. 0950: Vind 310° 19 kt, + 10 km, spredd skydekke i 700 og 1 200 ft, brutt skydekke i 1 500 ft, temp. + 6° C, duggp. + 5° C, QNH 1006 hPa

Værvarsel for Flesland for perioden 09 - 18: Vind 320° 10 kt, + 10 km, spredd skydekke 800 ft, brutt skydekke 1 800 ft, i perioden 12 - 14 vindøkning 330° 15 kt med vindkast 25 kt

Utdrag av IGA PROG 06 -15: Stavanger FIR coastal and fjord area: Wind SFC: NW/10-20 kt, BECMG NW/25-35, WX: SCT RA/SHRA, LOC MIST FORENOON, VIS: LOC 3-8 KM in WX FORENOON, else +10 km, CLD: BKN ST/SC/CU 1 000-2 500 ft, LOC BKN ST 400-1 000 ft

Flygeforhold: Vekslende mellom VMC og IMC

Reiseplan: VFR

Antall ombord: 2

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

#### Fartøysjefen

-alder: 40 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat, PPL A

-flygererfaring: 65 timer

Informasjonskilder: Rapporter fra LTT Rogaland, vakthavende flygeleder ved Sola APP, lydbandutskrift og fartøysjefens rapport.

---

Alle tidsangivelser i denne bulletin er UTC, hvis ikke annet er angitt.

---

Havarikommissjonen 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.



## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Fartøysjefen på D-EPPA startet 5. mai 1996 kl. 0856 på en VFR flyging fra Kristiansand lufthavn Kjevik til Bergen lufthavn Flesland. Ca. en time før start var fartøysjefen på værtjenestekontoret hvor han mottok værinformasjon. Det var vekslende værforhold langs kysten. Dette var også varslet. Fartøysjefen anså etter orienteringen at det skulle være mulig å gjennomføre en VFR-flyging til Bergen.

I området syd for Stavanger lufthavn Sola kom flyet kl. 0946 inn i skyer. Fartøysjefen rapporterte til Sola APP at han var i vanskeligheter. Posisjonen var da ca. 15 til 25 NM sør/sørøst for Sola. Fartøysjefen skriver i sin rapport at han fløy langs kystlinjen da han plutselig møtte en skybanke. Han gjorde en 180° sving for ikke å miste den visuelle kontakten, men etter svingen kom han også der inn i skyer. Med den hensikt ikke å miste kontakten med bakken, og fortsette flygingen visuelt, forandret han kurs og høyde mange ganger. Da dette ikke førte frem, bestemte han seg til slutt for å be om assistanse av Sola APP og følge instruksjonene flygelederen ga.

I de etterfølgende ca. 40 minutter mottok fartøysjefen informasjon/instruksjon fra flygelederen ved Sola APP. Denne hadde radarkontakt og kunne følge D-EPPA's manøvrering. Han forsøkte å hjelpe fartøysjefen slik at flyet skulle unngå å komme inn over høyt terreng sydøst av Sola. Det kom tydelig fram at han hadde vanskeligheter med å følge de instruksjonene han mottok. Selv enkle ordrer som å holde en angitt høyde eller å styre en oppgitt kurs ble i perioder ikke fulgt. Flygelederen fikk bekreftet at fartøysjefen ikke hadde IFR-rating. Flygelederen forsøkte å gi informasjon slik at fartøysjefen skulle komme seg vest for kystlinjen, og dermed befinne seg i et sikkert område over sjøen med tanke på flyets lave høyde. To ganger var D-EPPA i ca. 1 600 ft høyde på østlig trekk på vei mot masten til Bjerkheimssenderen (høyde 2 194 ft). I denne perioden beveget flyet seg i mange forskjellige retninger og høyder i området som vedlagte kartskisse viser. Flyet var i skyer eller over/mellom skydotter eller skylag (IMC). Fartøysjefen rapporterte et par ganger til Sola APP at han så bakken under seg, andre ganger at han var i skyer eller var på vei inn og ut av skyer. Til slutt kom D-EPPA ut i VMC på topp av skyer i ca. 5 000 ft, og fartøysjefen bestemte seg for å returnere i VMC til Kjevik hvor D-EPPA landet kl. 1108.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen på D-EPPA erklærte aldri at han var i en nødsituasjon. Men han ba etter hvert om hjelp/assistanse fra Sola APP. HSL mener at dette var en nødsituasjon, og at den med fordel skulle vært erklært av fartøysjefen. Dersom dette var blitt gjort, ville det ha vært enklere for flygelederen å bedømme hvordan han best kunne assistere.

I en erklært nødsituasjon er det meste tillatt, og HSL anser at flygelederne (det ble to flygeledere som var i kontakt med D-EPPA pga. vaktskifte under episoden) var meget engasjert i å forsøke å hjelpe fartøysjefen. De benyttet all tilgjengelig informasjon for å



bringe flyet ut av farlige omstendigheter. Kombinasjonen av flygeledernes innsats, sammen med det forhold at fartøysjefen ikke fikk panikk, gjorde at denne hendelsen fikk en heldig avslutning.

I BSL D 3-1 IKKE -ERVERVSMESSIG LUFTFART pkt. 4.4.1 står det:

"Værrapporter og planlegging av flyging

4.4.1 En flyging må ikke påbegynnes før fartøysjefen har gjort seg kjent med alle tilgjengelige meteorologiske opplysninger som er nødvendige for den påtenkte flyging. Forberedelse for en flyging skal innbefatte:

- a) gransking av aktuelle værrapporter og værvarsel.
- b) planlegging av en alternativ fremgangsmåte dersom flygingen på grunn av værforholdene ikke kan gjennomføres slik som planlagt.
- c) utarbeidelse av en operativ flygeplan for all IFR-flyging og for VFR-flyging som skal utføres mer enn 50 NM fra startplassen."

I BSL D 3-1 pkt. 4.5 står det:

"Operative begrensninger som følge av værforholdene

4.5.1 For VFR-flyging

Anm.: Sikt og skydekke som angitt i pkt. 4.5.1.1, 4.5.1.2 og 4.5.1.3 nedenfor gjelder for planlegging av flyging. Det er den dårligste del av tilgjengelige værobservasjoner/-informasjoner for beregnet passeringstid/ankomsttid som skal legges til grunn. Under utførelse av flyging gjelder de minstekrav til flysikt og avstand fra skyer som fremgår av lufttrafikkreglene, BSL F 1-4.

4.5.1.1 En VFR-flyging som planlegges utført under skyer mer enn 50 NM fra startplassen, må ikke påbegynnes hvis det fra de tilgjengelige værobservasjoner/-informasjoner langs ruten som skal flyges VFR, fremgår at sikten og skydekkhøyden vil være mindre enn 5 km og 1 000 fot."

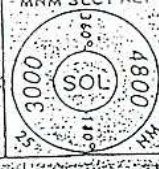
HSL anser at flygere bør være ytterst restriktive både ved planleggingen og utførelsen av VFR-flyging i værforhold som er marginale for VFR-forhold (VMC).

## VEDLEGG

Kart: Stavanger Sola VOR/DME - 36.



INSTRUMENT APPROACH CHART-ICAO 1:250 000



HGT RELATED THR36 ELEV 29  
CIRCLING HGT RELATED TO AD ELEV 29  
ALTITUDE, ELEV AND HGT IN FT.  
BEARINGS ARE MAG.

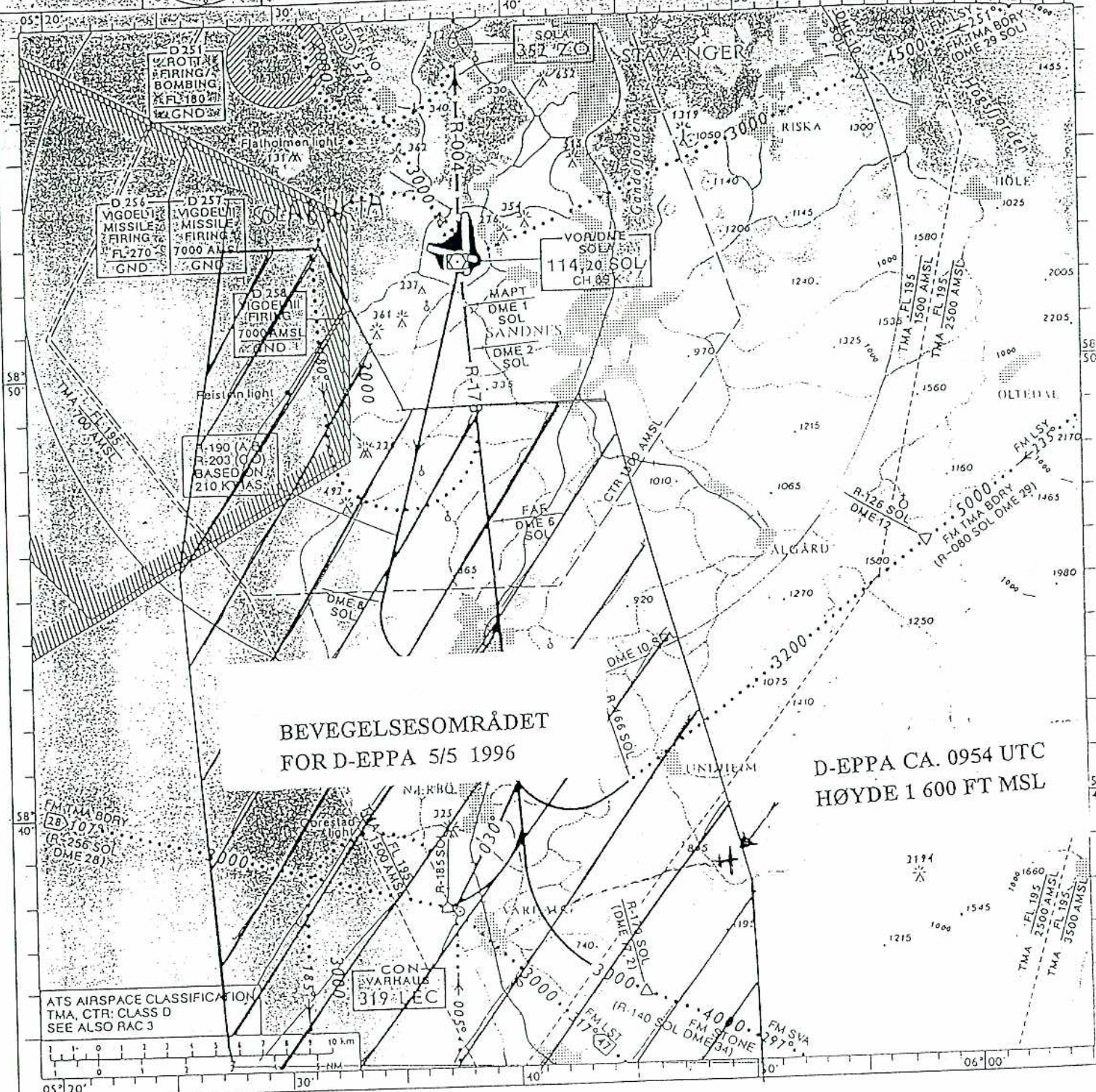
118.35  
122.10  
121.75

119.60  
119.40

TA 4000 VAR 3° W (1990)

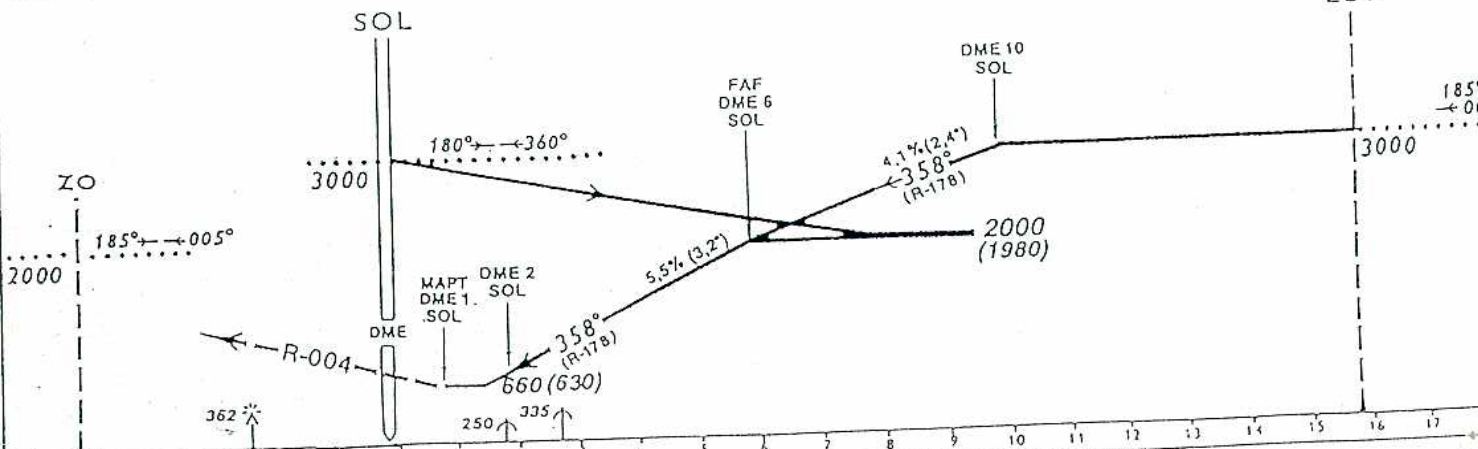
VOR/DME-36

SOLA NORWAY



CLIMB ON R-004 TO ZO AND JOIN HLDG PATTERN CLIMBING TO 2000.

ARR ROUTE FROM LSY, EDITORIAL.



CAT OF ACFT	OCA (M)				FINAL APPROACH					
	A	B	C	D	SPEED	TIME	MIN:SEC	120	150	180
					KT			40	70	110
								5:00	3:20	2:30
								200	505	670
									840	1005