

BULLETTIN

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

BUL: 32/99

Avgitt: 15. oktober 1999

Luftfartøy

-type og reg.:	Socata-Groupe Aerospatiale TB 9, D-EVEN
-fabr. år:	1991
-motor:	Lycoming O-320-D2A
Radiokallesignal:	D-EN
Dato og tidspunkt:	10. september 1998, kl. 1110-1130
Hendelsessted:	Sola kontrollsone
Type hendelse:	Lufttrafikkhendelse
Type flyging:	Privat
Værforhold:	ENZV METAR kl. 0858 UTC: Vind: 190° 11 kt. Sikt: 6 000 m i regn og yr. Skyer: få i 300 ft, brutt skydekke i 500 ft. Temp./duggpunkt: 14° C/14° C. QNH: 989 hPa. Temporær reduksjon i sikt til 3 000 m
Lysforhold:	Dagslys
Flygeforhold:	VMC/IMC
Reiseplan:	VFR
Antall om bord:	4, fartøysjefen samt 3 passasjerer
Personskader:	Ingen
Skader på luftfartøy:	Ingen
Informasjonskilder:	Rapport fra lufttrafikkjentesten på Sola, fartøysjefens rapport samt egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

D-EVEN var på vei fra Ålborg lufthavn (EKYT) til Stord lufthavn Sørstokken (ENSO) på VFR-reiseplan. Syd for Stavanger lufthavn Sola kom D-EVEN inn i dårlig vær, og måtte ha assistanse fra Sola innflygingsradar for å lande på Sola. Værforholdene, med redusert sikt og skybase ned i 300-400 ft, gjorde det umulig for fartøysjefen å fortsette til Stord.

I følge lufttrafikkjentesten på Sola ble situasjonen svært vanskelig å håndtere, da fartøysjefen hadde problemer både med å forstå og snakke engelsk.

Følgende sitat fra vakthavende radarflygeleders rapport beskriver hovedpunktene i hendelsen:

" Jeg oppdager et 7 000-squawk like nordvest av Egerøy og ber D-EN squawke 4615. Han kommer opp med riktig kallesignal og mode C, som viser ca. 600 ft. Han blir bedt om å fortsette i henhold til VFR-routing for light aircraft langs kysten.

I Revtangenumrådet gir jeg ham 0850 været for Stord..... Han blir av meg sterkt anbefalt å lande på Sola, da vi hadde følgende METAR..... Detaljene vedr. D-EN blir gitt til Sola TWR, som i sin tur ikke ønsker D-EN inn i CTR p.g.a. helikopter på ILS 11. Jeg beholder derfor D-EN på 119.6 og gir han instruksjon om å gjøre en 360 graders delay turn i nåværende posisjon. Instruksjonen blir tydeligvis ikke forstått, for flyet fortsetter mot nord. Instruksjonen blir gjentatt uten hell.

Jeg oppdager etter hvert at hans engelskkunnskaper er svært mangelfulle. Han antyder at han ønsker å klatre til 3 000 ft, noe jeg selvsagt fraråder under de rådende værforhold og forsøker å få brakt på det rene om han har kunnskaper i instrument-flyging. Det fremgår av sammenhengen at han ikke har innflygingsprosedyrer for Sola. Etter faktisk å ha blitt observert på radar i stigning mot 3 000 ft, begynner han ifølge radar på nedstigning igjen. Alt dette foregår omtrent på kystlinjen mellom Reve og Vigdel. TWR har i mellomtiden holdt all trafikk, samt satt brannstasjonen på øket beredskap og alle bane- og innflygingslys på 100%.

Jeg gir ham så kurs 020 grader for at han skal komme over flyplassen, men det ender opp med ganske mye frem og tilbake og opp og ned, hele tiden sør av flyplassen innenfor 7 NM. Han blir gitt en rekke kurser i den hensikt å bringe han over flyplassen, men han svinger bare frem og tilbake i høyder mellom 200 og 300 ft og forsvinner fra radar ved et par anledninger for så å dukke opp igjen. Jeg forsøker både engelsk og litt tysk, og til slutt ender han opp på finale til bane 36 og ser lysene. Jeg gir han tillatelse til å lande på hvilken som helst bane med velsignelse fra TWR med sørlig vind på 10-12 knop.

Han lander på bane 36 kl. 0925 og blir overført til Ground. Flygeren blir av GND bedt om å kontakte radar etter landing. Vi avtaler med AIS-kontoret at dersom flygeren dukker opp hos dem, ser vi gjerne at han blir transportert over til sikringsbygget for en samtale med vakthavende supervisor og meg selv om det inntrufne over en kopp kaffe. Da flyger og passasjerer (3) innfant seg på AIS, avlo de imidlertid tilbudet og forsvant. AIS-kontoret hadde også inntrykk av mangelfulle engelskkunnskaper."

Hendelsen medførte at all annen trafikk ble holdt igjen enten på bakken eller utenfor kontrollsonen, til situasjonen ble avklart. Dette påførte annen trafikk forsinkelser på inntil 15 minutter.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Dette synes å være en type hendelse som gjentar seg hvert år i løpet av sommersesongen. Utenlandske privatflygere på VFR-tur, med minimale kunnskaper om norsk topografi og norske værforhold, ender opp i situasjoner som de ikke kommer ut av på egenhånd.

Denne episoden kunne ha fått et langt mer dramatisk utfall, ved en annen norsk flyplass med annen topografi og uten mulighet for radarledning. Lufttrafikkjentesten har også blitt vant til at slike situasjoner kan oppstå, og er vel forberedt på å takle disse. Det synes ikke å være tvil om at nettopp årvåkne flygeledere sørget for å få denne situasjonen under kontroll.

Advokatfirmaet som er engasjert av fartøysjefen har fremsatt følgende kommentarer til høringsutkastet, som her kun er sitert og ikke kommentert fra HSLs side

" 1. It seems to be somewhat unfair to believe, that the commander of the aircraft had difficulties with understanding and speaking English. As to my personal knowledge his English is okay. In contrast the controller did speak with such a strange accent, that both the pilot and the three passengers in the aircraft did have difficulties to understand his English.

2. Obviously the controller does not remember the incident exactly. The pilot did make the 360° circle as recommended. If necessary the passengers will witness this.

3. The reason, that the pilot climbed to ca 3 000 feet was, that the situation regarding the obstacles in the area did not seem to be safe beneath this level. Unfortunately the controller could not give him reliable information regarding this problem.

4. It is true that the pilot descended after having reached the coast-line, because now he could be safe of obstacles and somehow he had to descend down to airport-level.

5. It is true that Solar TWR did stop now the other traffic and the commander of the aircraft is thankful for this, because otherwise it might have happened an accident.

6. It is true, that the pilot did find the final to runway 36 by himself since he did not get the necessary assistance by the controller. The controller tried to explain something but he could not be understood neither by the pilot nor the passengers.

7. It is true that the pilot was asked in for a cup of coffee by the controller. It was not made clear, that the incident was to be discussed by this opportunity. So the pilot decided to care first for his passengers to continue to his destination and second for his aircraft. He would have no problems to discuss the incident, if somebody would have said this clearly. By the way none of the passengers did understand the invitation for a cup of coffee as an offer to discuss the incident.

8. The comments from the Accident Board will truly be correct, but do not apply to my client. My client did investigate for the weather in Norway and especially on his route. But the weather changed rapidly and unexpectedly. We believe, that it should be made clear to pilots, that the weather conditions change fast in your country, which was not done. My client did rely on the weather report, which he took immediately before starting to Norway".