

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFFTART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

Telefax: 67 12 53 33

BUL 17/96

Avgitt 01.08.96

Luftfartøy

-type og reg.: Beech E 55, G-BNRH

Radiokallesignal: G-BNRH

Dato og tidspunkt: 4. oktober 1995 kl. 1725

Hendelsessted: Bergen lufthavn, Flesland

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse

Type flyging: -

Værforhold: Metar Flesland kl. 1720: Vind 140 grader
7 knop, sikt mer enn 10 km, spredt skydekke 2500 FT, spredt skydekke 4000 FT, temp. 15 grader, duggpunkt 11 grader QNH 1002 NOSIG

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: IFR

Antall ombord: 1

Fartøysjefen

-alder: -

-sertifikat: -

-flygererfaring: -

Informasjonskilder: Rapporter fra Lufttrafikkjenesten og fartøysjefen, samt HSLs egne undersøkelser.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Kl. 1726 kalte fartøysjefen på G-BNRH opp Flesland bakkekontroll (GND) og anmodet om takseklarering for en IFR flyging til Inverness, Skottland. GND flygelederen instruerte fartøysjefen om å takse til venteposisjon bane 18. Videre leste GND flygeleder ruteklareringen til fartøysjefen. G-BNRH ble klarert til Inverness i henhold til reiseplan, Bratta 3 standard instrumentutflyging (SID), og transponderkode 5243. Bratta 3 utflygingen innebærer stigning til 4000 FT på radial 174 FLE VOR til Bratta NDB etter avgang på bane 18, samt opprettelse av radiokontakt med Flesland innflygingskontroll (radar). Fartøysjefen leste tilbake klareringen, men ba om å få gjentatt den klarerte SID. GND flygelederen gjentok Bratta 3, og ba fartøysjefen om å confirmere at han hadde opplysninger om denne instrumentutflygingen. Fartøysjefen svarte at han var i ferd med å slå den opp. Flygelederen spurte så om fartøysjefen hadde funnet utflygingskartet, fartøysjefen svarte bekreftende på dette. G-BNRH ble deretter instruert om å

kontakte Flesland kontrolltårn (TWR).

Kl. 1734 klarerte TWR flygelederen G-BNRH for avgang. To minutter etter avgang gjentok TWR flygelederen instruksjonen til fartøysjefen om å aktivisere transponderkode 5243, og om å kontakte Flesland radar. Fartøysjefen leste tilbake transponderkoden, men ba TWR flygelederen om å gjenta frekvensen til Flesland radar. TWR flygelederen ba da fartøysjefen om å rapportere sin posisjon, og konfirmere at han fulgte Bratta utflygingen. Fartøysjefen svarte bekreftende på at han fulgte "3A utflygingen", og at han befant seg på Radial 270, 2,5 NM fra Flesland VOR. Flygelederen svarte da at fartøysjefen skulle ha steget rett fram etter avgang for å følge Bratta 3 utflygingen.

Fartøysjefen sier i sin rapport at han oppfattet den klarerte SID som "BERNO 3 A departure". Denne SID innebar en høyre sving etter avgang for å følge radial 275 FLE VOR, med stigning til 2500 FT. Fartøysjefen sier videre at han hadde problemer med å forstå den mottatte klareringen.

Flygelederen ved Flesland radar sier i sin rapport at G-BNRH ikke kom opp på radarskjermen etter avgang. TWR flygelederen gjorde ham oppmerksom på at flyet i henhold til radiopileren befant seg vest av plassen. TWR flygelederen hadde radiokontakt med fartøysjefen på G-BNRH, og ba om at transponderen ble aktivisert. Radarflygelederen sier til slutt i sin rapport at feilnavigeringen ville ha blitt oppdaget tidligere dersom primærradarinformasjon hadde vært tilgjengelig.

Havarikommisjonens kommentarer

Den direkte årsaken til hendelsen var at fartøysjefen misoppfattet sin utflygingsklarering. Fartøysjefen sier i sin rapport at han hadde problemer med å forstå utflygingsklareringen. Det kan virke som om flygere i enkelte tilfeller kvier seg for å be om gjentakelse eller klargjøring av en klarering eller radiomelding. Årsaken kan være at en ikke ønsker å belaste lufttrafikkjentesten unødig. Slik denne hendelsen utviklet seg, førte det til langt mer arbeid for lufttrafikkjentesten enn det ville ha gjort dersom denne misforståelsen hadde vært oppklart på bakken. HSL anser at dersom det skulle være tvil om en radiomeldings innhold/betydning, skal mottaker snarest be om gjentakelse/forklaring av meldingen.

Ved at fartøysjefen ikke aktiviserte sin transponder før TWR flygelederen instruerte ham om det etter avgang, ble avviket fra utflygingsklareringen oppdaget senere enn det ellers ville ha blitt. Avviket ville sannsynligvis ha blitt oppdaget på et tidligere stadium dersom primærradarinformasjon hadde vært tilgjengelig. Flesland innflygingskontroll har for tiden ikke tilgang til slik informasjon. Dersom så hadde vært tilfelle ville problemet med fly uten aktivisert transponder langt på vei ha vært eliminert. HSL har tidligere behandlet en lufttrafikkhendelse i Flesland TMA (BUL 44/95) der manglende primærradar var en faktor. Enheten var tidligere utstyrt med primærradar, denne blåste ned under orkanen i 1994. Ledelsen ved Flesland innflygingskontroll har opplyst at primærradaren også ble brukt til å innhente værinformasjon. Luftfartsverkets tidsplan for gjenoppbygging av primærradaren er ferdigstillelse siste halvår 1999.

TILRÅDINGER

Luftfartsverket bør vurdere hvorvidt tidsplanen for gjenoppbygging av primærradaren ved Bergen lufthavn Flesland kan forseres.