

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: (02)12 23 19 - (02)59 36 55
Telefax: (02)12 53 33

BUL 08/92
Avgitt: 15. mai 1992

Dato og tidspunkt: 4. februar 1992 kl 1514
Type flyging: Personelltransport med helikopter
Luftfartøytype: AS 332 LI Super Puma, Sikorsky S 61 N
Hendelsessted: CODLY rapporteringspunkt, Sola TMA-grense
Værforhold: VMC under skyer

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESFORLØP

Angjeldende flyginger i forbindelse med denne hendelse fulgte begge en CODLY 2 utflyging fra Stavanger lufthavn, Sola. Denne innebærer å følge radial 249 Sola VOR, ut til det obligatoriske rapporteringspunktet CODLY, som ligger 28 NM fra Sola VOR, på grensen til kontrollert luftrom. Utenfor kontrollert luftrom fulgte flygingene så "Charlie" trekk (QDR 226° fra Rennesøy NDB), som er en "Helicopter Alternate Route" (HAR). Langs dette trekk yter Stavanger FIS (Flight Information Service) informasjons- og alarmtjeneste.

HKS 197 (Helibus) var underveis fra Sola til plattformen Deep Sea Bergen, og var initialt klarert til 1500 FT. På grunn av BRH 504 (Beecopter) som kom etter på samme trekk og med høyere marsjfart, ble HKS 197 klarert opp til 2500 FT, ca 8 NM ut fra Sola VOR. Besetningen på HKS 197 ble ikke informert om grunnen til reklarereringen. De kalte opp Stavanger FIS kl 1513, da de nærmet seg CODLY. Følgende utveksling av meldinger fulgte:

HKS 197: "Stavanger, Helibus one nine seven, good afternoon."

FIS: "Helibus one nine seven good afternoon, go ahead."

HKS 197: "Approaching CODLY, and we will be proceeding at one thousand five hundred feet, we estimate Charlie sixty next at three three, and Deep Sea Bergen at one five one nine."

FIS: "Roger one nine seven, radar contact."

HKS 197 tolket FIS's "roger" til at det ikke var annen trafikk i området, og forlot 2500 FT, for nedstigning til 1500 FT.

BRH 504 (Beecopter) var på vei fra Sola til Cod plattformen, og holdt 1500 FT høyde. Ca 20 sek etter at Stavanger FIS hadde avsluttet sam-

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 å avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

talen med HKS 197, kalte BRH 504 opp FIS, og ga følgende posisjonsrapport:

BRH 504: "Beecopter five zero four, we are passing CODLY this time at one thousand five hundred feet. Charlie six zero at three zero, and Cod one five one four."

FIS: "Roger five zero four. And five zero four, radar contact."

Flygelederen ved Stavanger FIS forsto HKS 197's posisjonsrapport dit hen at HKS 197 allerede befant seg i 1500 FT, og at enten måtte flygebesetningen ha rapportert feil høyde, eller han selv måtte ha notert feil høyde på FPS (Flight Progress Strip). På dette tidspunkt ble også BRH 504 overført til flygelederen, slik at han ved hjelp av radar kunne kontrollere høydene på de to helikoptrene.

Da flygelederen forsøkte å kalle opp HKS 197 for å verifisere høyden, ble frekvensen blokkert av to andre stasjoner som sendte samtidig. Likeledes forsøkte besetningen på HKS 197 å kalle opp FIS, men de ble også blokkert. HKS 197 kom til slutt igjennom, og meldte at de ville stige tilbake til 2500 FT, etter å ha overhørt BRH 504's posisjonsrapport. Denne stigningen ble påbegynt da HKS 197 var kommet ned i 2000 FT.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

HKS 197 benyttet seg av en fraseologi ved høydeangivelse, som lett kunne misforstås. Ordet "proceed" betyr bl.a. "dra videre; fortsette; vedbli." Det var derfor uheldig å bruke dette ordet i denne forbindelse, da lufttrafiktjenesten misforstod det til å bety at HKS 197 befant seg i 1500 FT. Standard fraseologi som gjengitt i BSL H, skal om mulig benyttes. Det finnes i BSL H dekkende uttrykk for hvordan høyde og høydeendringer skal rapporteres, disse ble ikke brukt i dette tilfelle.

I BSL G 1-2, pkt 14.2.1, er det gjengitt hva en posisjonsrapport skal inneholde:

1. Luftfartøyets kallesignal
2. Posisjon
3. Tid
4. Flygenivå eller høyde over havet
5. Neste posisjon og tid over denne
6. Påfølgende spesielle punkt

HSL mener at punktene 2 og 3 ble upresist rapportert av HKS 197. Videre ble ikke standard fraseologi benyttet ved høydeangivelsen i posisjonsrapporten.

Etter at HKS 197 hadde gitt sin posisjonsrapport, var det en periode på ca 20 sek uten aktivitet på frekvensen. I denne perioden dobbeltsjekket lufttrafiktjenesten sine FPS. Flygeleder kontrollerte også høydene på de to helikoptrene ved hjelp av radar, men fikk problemer med høydeavlesningen da symbolene kom for nær hverandre. HSL mener at lufttrafiktjenesten straks over radio burde ha fått konfirmert HKS 197's høyde. Slik ville flygelederen ha fått en hurtig og sikker avklaring på om luftfartøyene var i samme marsjhøyde.

Da HKS 197 og flygelederen forsøkte å komme igjennom med meldinger for å kunne avklare situasjonen, ble de blokkert av annen trafikk. FIS posisjonen ved Stavanger kontrollsentral betjener to arbeidsfrekvenser. Det sendes ofte samtidig, og meldingene kan derved bli uleselige. Det blir av sjefflygeleder ved Stavanger kontrollsentral opplyst at dette problemet er tatt opp i eget brev til Luftfartsverket.

HKS 197 ble av Sola innflygingskontroll reklarert til å stige fra 1500 FT til 2500 FT, ca 8 NM fra Sola. Grunnen til denne reklareringsen var BRH 504 som kom etter HKS 197 i samme høyde, og med større marsjart. Etter HSL's oppfatning burde lufttrafikk-tjenesten ha oppgitt grunnen til denne reklareringsen. Når så ikke ble gjort, burde besetningen på HKS 197 ha bedt om trafikkinformasjon før de startet sin nedstigning fra 2500 FT. HSL anser det som viktig at flygebesetninger prøver å danne seg et mentalt bilde av trafikken rundt seg, ved også å lytte på radiokorrespondansen til annen trafikk i området. Dette vil da kunne fungere som en ekstra sikkerhet mot eventuelle feilklareringer eller mangelfull trafikkinformasjon.

På sin posisjonsrapport, der besetningen mente at de rapporterte at de ønsket å forlate sin høyde, fikk de av Stavanger FIS "roger" til svar. Besetningen tolket dette svaret som at det ikke var annen trafikk i området. I henhold til BSL H betyr imidlertid "roger" kun at: "Jeg har mottatt hele din siste melding".

Helikopter Service A/S utga 31. mars 1987 i samråd med lufttrafikk-tjenesten, en "Flight Notice" som er relevant for denne hendelsen. Under avsnittet som omhandler "Operations Forus", er bl.a. følgende framgangsmåte beskrevet:

"Before changing altitude/level, "request" level/altitude change. This will alert the ATS-controller, and ensure proper traffic information."

"This is an agreement between HS A/S and ATS, Sola."

Denne prosedyren er også beskrevet i det lokale regelverket til lufttrafikk-tjenesten ved Stavanger kontrollsentral, og gjelder ennå. Denne "Flight Notice" skulle ha blitt tatt inn i Helikopter Service A/S Offshore Manual ved neste revisjon. Dette ble ikke gjort, slik at denne bestemmelsen ikke lenger eksisterer i selskapets regelverk. HSL har fått opplyst at denne prosedyren vil bli tatt inn i selskapets FOM 1. april 1992. Etter samtaler HSL har hatt med helikopteroperatører i Nordsjøen, er det liten tvil om at det har innarbeidet seg en rutine med å be om en høydeforandring, før man forlater sin høyde. På denne måten må en kunne si at det har utviklet seg en form for rådgivende tjeneste på helikopterrutene i Nordsjøen. HSL mener slike rutiner er et godt bidrag til sikkerheten i området, og Luftfartsverket bør vurdere muligheten for å formalisere dette ved å oppgradere deler av luftrommet.

HSL har merket seg at det i helikopteroperatørens karter opereres med en rutestruktur der det er obligatoriske rapporteringspunkter hver 30. NM på HMR (Helicopter Main Routes) og HAR (Helicopter Alternate Routes). I Luftfartsverkets karter er kun enkelte av disse punktene inntegnet. HSL mener Luftfartsverket bør søke å oppnå en lik standard på kartmaterialet.

HSL har under et besøk på Sola hatt samtaler med representanter fra lufttrafikkjenesten og helikopteroperatørene i Nordsjøen. Det kom da fram at regelverket for Nordsjøflygingen initialt har vært utformet av selskapene, og der Luftfartsverket i ettertid har godkjent prosedyrene. Således er det bl.a. Helikopter Service A/S som i sin tid utarbeidet den nåværende rutestrukturen. Felles prosedyrer for utøvelse av flygingen har framkommet gjennom samarbeid mellom helikopteroperatørene. Brukerne har savnet en mer aktiv holdning fra Luftfartsverkets side. Etter HSL's oppfatning har brukerne nå en forståelse av at arbeidet med å øke sikkerheten for Nordsjøflygingen har fått en høyere prioritet i forbindelse med den pågående omorganiseringen av Luftfartsverket. HSL mener det er viktig at Luftfartsverket fortsetter arbeidet med å lage karter og prosedyrer som kan dekke helikopteroperatørenes behov for et sentralt regelverk. En vil derved være sikret konformitet i utøvelsen av helikoptertrafikken, og en vil være sikret at alle luftfartøyer, også de som vanligvis ikke opererer i dette luftrummet, har et felles regelverk å forholde seg til.

SLUTT.