

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 10/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 4. mai 1995

Luftfartøy

-type og reg.: MFI-15 Saab Safari, Beechcraft BE 58 Baron
Radiokallesignal: CADET 52, LN-AKE
Dato og tidspunkt: 10. oktober 1994 kl.1145
Hendelsessted: Lokalt treningsområde, Trondheim lufthavn Værnes
Type hendelse: Kollisjonsfare
Type flyging: VFR skoleflyging
Værforhold: METAR Værnes kl.1150: Vind 140° 04 kt, CAVOK, temp.+13°, duggpunkt M01°, QNH 1021
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: VFR
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Rapport fra lufttrafikkjentesten, fartøysjefenes rapporter samt HSLs egne undersøkelser

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

HENDESESFORLØP

Fartøysjefen på LN-AKE sier i sin rapport at en forkortet reiseplan ble formidlet til Værnes kontrolltårn (TWR) for treningsflyging i treningsområde nord. Besetningen etablerte seg over Verdal og utførte øvelser mellom 3 000 ft og 5 000 ft. Værnes TWR ble så anmodet om klarering for å fly mot Trondheim VOR/DME (TRM) i 3 000 ft for å holde i ventemønsteret. Underveis mot TRM observerte fartøysjefen en Safari skrått forfra fra høyre på stigende kurs på under 1 km avstand, som så ut til å ville krysse hans kurs. Han overtok da straks kontrollen over flyet og svingte hardt til venstre. Safarien forsvant av syne under hans høyre vingetipp. Sekunder senere så fartøysjefen Safarien bak eget fly, nå på nordlig kurs. Fartøysjefen har anslått at horisontal distanse på det nærmeste var fra 200-250 m, mens vertikal avstand var ca 200 ft. Safarien ble observert da den var under 1 km borte.

Fartøysjefen på CADET 52 sier i sin rapport at han hadde etablert seg i det lokale treningsområdet for å utføre en steileserie med en elev. Etter å ha utført utkvikksvinger ble øvelsen påbegynt. I oppsett for steiling nr.3 rett før flyet steilet ut observerte han et

fly noe ut til venstre og litt lavere enn eget fly. Hans eget fly hadde da 15° krenkning til venstre, høy nesestilling, og med meget lav hastighet. Fartøysjefen tok over kontrollen, la på ytterligere krenkning til venstre, senket nesa på flyet og øket motorkraften for å unngå sammenstøt. Han sier videre at det andre flyet må ha oppdaget dem, for det svingte sørover og fløy ut av treningsområdet i retning Forbordfjell. Hans høyde var 3 200 ft, og hastigheten var ca 50 kts da hendelsen inntraff. Fartøysjefen på CADET 52 har anslått at minste horisontale separasjon var ca. 100 m, med meget liten vertikal separasjon. Han sier videre at de ikke ble gitt trafikkinformasjon om det andre flyet, men han hørte at LN-AKE fikk meldingen " Three Safaris operating in training area north", ca en halv time før hendelsen.

Vakthavende flygeleder ved Værnes TWR sier i sin rapport at de to luftfartøyene hadde fått trafikkinformasjon om hverandre i god tid før hendelsen inntraff. LN-AKE ble etter avgang informert om at tre Safari opererte i treningsområdet. De militære luftfartøyene ble rett etter at LN-AKE tok av informert om dette luftfartøyets intensjoner i form av en kringkastingmelding. Flygelederen sier videre at ingen av fartøysjefene rapporterte om hendelsen over radio.

Etter anmodning fra fartøysjefen instruerte Værnes TWR kl.1141 LN-AKE om å forlate Verdalsområdet og sette kurs mot Trondheim VOR. Hendelsen inntraff ca 4 minutter senere, da luftfartøyene befant seg i luftrom klasse D.

Etter hendelsen mottok HSL utskrift av radiokorrespondansen fra tårn- frekvensen, sammen med en kassettkopi. Utskriften begynner kl. 1134, og avsluttes kl. 1155. I dette tidsrommet blir det ikke gitt trafikkinformasjon til de involverte luftfartøy. Det har i ettertid vist seg at det ikke ble tatt beslag i originallydbåndet etter hendelsen. HSL har derfor ikke kunnet verifisere hva slags trafikkinformasjon som ble gitt, og tidspunktet for disse meldingene.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

I og med at begge luftfartøyene befant seg i luftrom klasse D da hendelsen inntraff hadde de krav på trafikkinformasjon. Lufttrafikkjentesten forutsettes å regulere mengden av VFR-trafikk ved å utstede klareringer, slik at det til enhver tid kan gis trafikkinformasjoner. HSL mener at en medvirkende årsak til denne hendelsen var at trafikkinformasjonen som ble gitt, var for generell og at den ikke ble oppdatert etter at LN-AKE satte kurs mot TRM VOR/DME.

Avspilling av kommunikasjonen mellom lufttrafikkjentesten og involverte luftfartøyer er av stor viktighet for å klarlegge hendelsesforløpet og finne frem til årsaksforhold i forbindelse med luftfartsulykker og -hendelser. HLT B 11 inneholder instruks for langtidsbåndopptaker og ansvar for lydbandsutskrifter samt tilleggsrutiner ved beslag og opphevelse av beslag i lydbånd. Etter en innrapportert hendelse påligger det sjefen for vedkommende enhet av lufttrafikkjentesten - eller i dennes fravær vakthavende flygeleder - å straks gi teknisk leder beskjed om å beslaglegge vedkommende lydbånd. Et

slikt beslaglagt bånd skal ikke tas i bruk før tillatelse fra Luftfartsverkets hovedadministrasjon foreligger. Disse rutinene sviktet ved denne hendelsen.

HSL har i forbindelse med høringsrunden mottatt kommentarer fra Norsk Flygelederforening. Kommentarene omhandler forhold av betydning for omfanget og kvaliteten på de tjenester som ytes til VFR flyginger etter at ATS-luftrom klasse D ble innført i nov.91. Blant annet omtales bruk av radar ved utstedelse av trafikkinformasjon, luftfartøyers bruk av transponder, samt regelverk for bruk av treningsområder og publisering av kart over disse. Flygelederforeningen savner videre kriterier for hvor nær luftfartøyer kan være hverandre før trafikkinformasjon anses nødvendig. HSL mener at disse spørsmålene er av betydning for kvaliteten på de tjenester lufttrafikk-tjenesten yter, og at Luftfartsverket bør vurdere disse problemstillingene.

TILRÅDINGER

1. Det tilrås at Lufttrafikk-tjenesten og Flynavigasjonstjenesten ved Trondheim lufthavn Værnes gjennomgår rutinene for oppbevaring og beslag av lydbåndopptak, for å sikre at informasjon ikke går tapt i forbindelse med undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser.
2. Luftfartsverket bør vurdere om regelverk for bruk av treningsområder samt kunngjøring av disse er tilfredsstillende ut fra de krav som stilles til flyging i ATS luftrom klasse D. Videre bør Luftfartsverket vurdere om den nåværende luftromsklassifisering tilfredsstillende til kvaliteten og omfang av tjenester til VFR-flyginger.
3. Luftfartsverket bør vurdere hvorvidt det bør stilles krav til VFR-flygingers bruk av transponder.