

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 26/97

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 30. oktober 1997

Luftfartøy

-type og reg.: B-737, LN-BRT/Fokker-50, LN-BBB
Radiokallesignal: BRA 174/BRA 248
Dato og tidspunkt: 1. mars 1997 kl. 1555
Hendelsessted: Vigra terminalområde - 20 NM øst av Vigra på LLZ 07 Molde
Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, underskridelse av atskilleelsesminima
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging for begge flyginger
Værforhold: Molde METAR kl. 1550: Vind: 280° middelhastighet 7 kt. Sikt: minimum 10 km. Skyer: 1-2 /8 i 1 500ft. 3-4 /8 i 2 000ft. 5-7 /8 i 5 000ft. Temp/duggpkt.: 4°/2°. QNH 992 hPa.
Flygeforhold: IMC
Reiseplan: IFR begge flyginger
Informasjonskilder: Fartøysjefenes og lufttrafikkjentestens rapporter, samt HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 1 time), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsen oppsto da et B-737 rutefly fra Braathens SAFE (BRA 174) under innflyging til bane 07 på Molde, kom for nær et Fokker-50 rutefly, også dette med Braathens SAFE kallesignal, (BRA 248) som var under utflyging på LLZ/BC bane 07 fra Molde. BRA 174 som i tillegg til den ordinære besetningen, hadde en instruktør på klappsetet i cockpit, var på vei inn mot VIG VOR, og var blitt klarert ned til FL 150 av Trondheim ACC. De sjekket inn på Vigra TWR kl.1548, og fikk følgende klarering : " Descend FL 110 inbound 10 miles for a right turn ILS-07 ."

BRA 174 fortsatte nedstigningen på vei inn mot 10 NM VIG VOR. De mottok ingen ytterligere klarering, fortsatte innflygingen, og svingte til høyre på 10 NM fra VIG VOR. Besetningen, som nå trodde de var klarert for innflyging, fortsatte ned til 5 500 ft. og etablerte seg på ILS-07.

BRA 248 som skulle fra Molde til Bergen, var gitt klarering til FL 080 på A7, og tok av fra Molde kl.1551. Høyderestriksjonen ble gitt pga. innkommende trafikk, BRA 174. BRA

Havarikommisjonen 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.

248 sjekket inn på Vigra kl.1553 og rapporterte at de klatret gjennom 3 000 ft. på vei opp mot FL 080, og hadde distanse 32 NM fra VIG VOR.

Kl. 1554 ble BRA 174 bedt om å rapportere posisjon og høyde. BRA 174 rapporterte at de var etablert på ILS-07, 21 NM fra VIG VOR og 5 200 ft. synkende. Samtidig rapporterte BRA 248 at de nærmet seg FL 080. Ett minutt senere rapporterte BRA 248, 21 NM fra VIG VOR. Flygelederen som nå forsto at BRA 174 var under BRA 248, ga beskjed om at BRA 174 ikke hadde blitt klarert for innflyging, og sendte ham over til Molde TWR. BRA 248 ble deretter klarert til FL 170.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det synes klart at det her forelå reell kollisjonsfare. Begge fly var på nøyaktig motgående kurs, BRA 174 på ILS-07, og BRA 248 på LLZ/BC-07. Flyene må nødvendigvis ha passert hverandre med minimal høydeforskjell. BRA 248 foretok sin utflyging helt i henhold til den gitte klarering, mens BRA 174 fortsatte sin nedstigning gjennom FL 110 som var siste klarerte minsthøyde.

HSL finner at klareringen, som ble gitt til BRA 174, er i henhold til normal prosedyre for innflyging til bane 07 på Molde. Spørsmålet blir da hvorfor hverken besetningen, eller instruktøren som satt på klappsetet, reagerte da de nærmet seg FL 110. I henhold til selskapets SOP, skal klarert høyde settes inn i "Altitude Alert" vinduet, og dette ville da ha varslet besetningen om at de nærmet seg denne høyden. Ny høyde skal ikke settes inn før den positivt er gitt i form av klarering. Det kan tyde på at dette ble gjort, til tross for at ny høydeklarering ikke var mottatt. Ingen i besetningen reagerte på at FL 110 ble passert og BRA 174 fortsatte innflygingen i henhold til område- og innflygingskart.

BRA 174 ble gitt klarering til FL 110 kl.1548, og det var ingen kommunikasjon mellom Vigra TWR og BRA 174 fra dette tidspunkt, til kl.15:53:50, da BRA 174 ble bedt om å rapportere sin posisjon. På denne tiden skulle BRA 174 ha tilbakelagt en distanse på ca. 23 NM. Med tanke på BRA 248 som var på vei ut, er det spørsmål om ikke også flygeleder burde ha hatt en reaksjon på at ikke BRA 174 rapporterte at de nærmet seg FL 110.

Innflyging til Molde bane 07 er av en slik art at man lett kan komme "for høyt " i forhold til glidebanen, og man er derfor avhengig av å få ytterligere nedstigning så tidlig som mulig. Det synes klart at begge parter ventet at den annen part skulle reagere, og når reaksjonen fra flygeleder uteble, valgte besetningen å fortsette innflygingen i den tro at de var blitt klarert til dette.

Det er mulig at besetningen på BRA 174 ville ha vært mer oppmerksomme, dersom de hadde mottatt en noe mer konsis og informativ klarering. Følgende formulering kunne vært brukt: "Descend FL 110 inbound 10 miles VIG, expect no delay for ILS approach runway 07. Traffic is a departing Fokker 50 from Molde climbing to FL 80". Det er allikevel helt klart at de aldri ble klarert til en lavere høyde enn FL 110 og følgelig burde ha reagert når de passerte denne høyden. De ble heller aldri klarert for innflyging.

Hadde selskapets prosedyrer for bruk av " Altitude Alert " vindu vært fulgt, ville etter all sannsynlighet hendelsen vært unngått.

TILRÅDINGER

Det anbefales at selskapet innskjerper rutinene for bruk av "Altitude Alert " vindu, i henhold til gjeldende SOP. HSL ønsker også å understreke viktigheten av at "non flying pilot" får lest tilbake og bekreftet mottatte klareringer av "flying pilot" slik at begge besetningsmedlemmer til enhver tid er klar over hvilke klareringer/meldinger som er mottatt.