

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 37/94

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 21. september 1994

Luftfartøy

- type og reg.: Cessna 206 amfibium, LN-BFP
Radiokallesignal: LN-BFP
Dato og tidspunkt: 9. juni 1994 kl. 1455 UTC
Hendelsessted: Flesland kontrollzone (CTR)
Type hendelse: Flyging i kontrollert luftrom uten klarering
Type flyging: VFR
Værforhold: Vind 230° styrke 7 KT, sikt mer enn 10 km, spredte skyer i 1 800 FT, brukket skydekke 2 500 FT QNH 1014
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: Ingen
Antall ombord: 1
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Fartøysjefen:
- alder: 30
- sertifikat: Klasse B
- flygererfaring: 700 timer totaltid
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjef, lufttrafikkjenesten samt HSLs egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

LN-BFP var på vei fra Haugesund til Flesland. Kl 1250 rapporterte fartøysjefen til Flesland innflygingskontroll (APP) at han passerte Fitjar i 1 500 FT. Han ble da bedt

om å rapportere Horgefjord (se kart), og ble videre informert om QNH samt at bane i bruk var 18.

Fartøysjefen sier bl.a. i sin rapport at han rapporterte Horgefjord til Flesland APP, og ble da bedt om å skifte frekvens til kontrolltårnet (TWR). Han tok umiddelbart kontakt med TWR, og fikk da klarering for å fly inn til Haganaset. Han sier at han oppfattet med dette at klarering for entring av kontrollsonen og inn til Haganaset var innhentet. Fartøysjefen sier til slutt i sin rapport at da han var ved Haganes kom flygelederen inn på radio og informerte om motgående trafikk, og spurte hvor han befant seg. Fartøysjefen kvitterte da at han var ved Haganes og hadde trafikken i sikte. Han fikk så klarering for landing bane 18.

Flygelederen ved Flesland TWR sier i sin rapport at LN-BFP kalte opp, og hadde passert Horgefjord. Han var således i kontrollsonen uten klarering. Det var vanskelig å fastslå luftfartøyets eksakte posisjon, men det ble observert da det passerte et motgående luftfartøy godt øst av Børnestangen. LN-BFP ble så klarert til Haganes. Luftfartøyet fortsatte å fly nord-nordvest på en slags medvindslegg bane 18 med retning mot Kolltveit. Flygelederen har anført at LN-BFP entret kontrollsonen uten klarering, samt at fartøysjefen ikke fløy langs angitt trekk på kart over "VFR routes light aircraft".

Etter at hendelsen ble innrapportert til Luftfartsverket, mottok HSL kopi av et brev fra Luftfartsverket til fartøysjefen. Det fremgår av dette brev at fartøysjefen aldri har fått utstedt norsk flysertifikat eller har validert flygesertifikat utstedt av fremmed stat. Han kan følgelig ikke utøve sine eventuelle sertifikatrettigheter i Norge.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det er på det rene at fartøysjefen passerte Horgefjord da han kalte opp TWR, og således var innenfor kontrollsonen uten å ha innhentet klarering. Han brøt derved reglene i BSL F, som sier at VFR-flyginger i klasse D luftrom skal følge reglene for flygekontrolltjeneste. HSL er dog av den mening at ved at APP ba fartøysjefen om å rapportere Horgefjord samt at bane i bruk ble gitt, kan dette ha ført til at fartøysjefen trodde at dette innebar klarering til å fly inn i kontrollsonen. Ved at APP ba fartøysjefen rapportere over et punkt som ligger på kontrollsonegrensen, måtte da i såfall LN-BFP ha utført en ventesving mens fartøysjefen kontaktet TWR for å be om klarering inn i kontrollsonen.

HSL har i ettertid ikke kunnet fastslå hvorvidt fartøysjefen på LN-BFP fulgte de fastsatte VFR ruter innenfor Flesland kontrollsonen. Det henvises dog til BSL F 1-4 pkt. 4.6.3., som bl.a. sier at i ATS luftrom klasse D etablert som kontrollsoner/terminalområder, der det i AIP Norge eller AIP SUP er kunngjort fremgangsmåter for mindre luftfartøyer, skal disse fremgangsmåter legges til grunn ved planlegging av inn- og utflyging til angjeldende flyplass. Angivelse av ønsket rute skal inngå i de opplysninger som meddeles vedkommende flygekontrollenhet for å oppnå klarering. Klarering for nevnte luftfartøyer vil normalt begrense seg til en angivelse av meldepunkt(er) langs

ruten. Flygingen skal imidlertid også gjennomføres i samsvar med øvrige deler av de kunngjorte fremgangsmåter, og de angitte høydebegrensinger skal overholdes.

TILRÅDINGER

Ingen.

