

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN
Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36
Telefax: 67 12 53 33

BUL 34/94

Avgitt: 19. september 1994

Luftfartøy

- type og reg.: C 172, LN-BGG
Radiokallesignal: LN-BGG
Dato og tidspunkt: 6. mai 1994 kl 1610 B
Hendelsessted: Flesland TMA
Type hendelse: Overskridelse av klarering samt brudd på regelverket for minstekrav til sikt og avstand fra skyer
Type flyging: VFR
Værforhold: Sikt mer enn 10 km, yr og regn, spredte skyer i 800 FT, brukket skydekke i 2 500 FT temporært brukket skydekke i 1 500 FT
Flygeforhold: VMC/IMC
Reiseplan: VFR
Antall ombord: 2
Fartøysjefen
- alder: 29
- sertifikat: A
- flygererfaring: 104 flytimer totalt
Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjef og lufttrafikk-tjenesten samt HSLs egne undersøkelser

HENDELSFORLØP

LN-BGG tok av fra Flesland på vei til Sumburgh, med klarering til å forlate kontrollsonen mot vest via Haganes rapporteringspunkt, med squawk 1200. Dette rapporteringspunktet er gjengitt på kartet "VFR-routes light aircraft and helicopter" som er publisert for Flesland. Maksimumshøyden langs ruten er 1 500 FT.

Vakthavende flygeleder ved Flesland innflygingskontroll (departure) sier i sin rapport at han observerte et radarsymbol som muligens var LN-BGG i området ved Kolltveit (se kart). På forespørsel til kontrolltårnet om det var LN-BGG som var ved Kolltveit, fikk han opplyst at tårnet hadde prøvd å kalle opp luftfartøyet uten å få kontakt. Han kalte da opp LN-BGG på sin frekvens, og det viste seg at luftfartøyet var på denne uten å ha blitt overført fra kontrolltårnet. Flygelederen fikk videre bekreftet at luftfartøyet var i 4 000 FT, og at fartøysjefen hadde steget til VFR på topp av skyer. Dette skjedde i et område der det foregikk radarvektorering til bane 18, men ved

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.

denne hendelsen var det ingen IFR trafikk i området. Flygelederen sier til slutt i sin rapport at han tildelte LN-BGG en individuell transponderkode, og klarerte luftfartøyet i 5 000 FT med kurs for Sumburgh.

Fartøysjefen på LN-BGG sier i sin rapport at han tok av fra Flesland og satte kurs mot Haganes i henhold til mottatt klarering. Luftfartøyet var etablert i 1 500 FT da det passerte dette rapporteringspunktet. Han observerte da at det var en tilsynelatende god åpning i skydekket mot nordvest, og satte kurs mot denne åpningen. Det viste seg imidlertid raskt at denne åpningen utviklet seg til hva fartøysjefen vil kalle en korridor. Kursen ble likevel opprettholdt, da visuelle referanser til bakken fortsatt var tilstede. Etter kort tid observerte han at korridoren sluttet, han påbegynte derfor en nedstigning for om mulig å komme under skydekket. Fartøysjefen skjønnte da at for å oppnå dette, var det påkrevd å gå under minstehøyde. Det ble derfor gjort et forsøk på en 180° sving mot venstre, noe som ble mindre vellykket pga. ukoordinert flyging. Konsekvensen av dette var at flyet plutselig befant seg inne i skydekket. Fartøysjefen konsentrerte seg da utelukkende om å kontrollere flyet, for å unngå å steile ut. Han påbegynte en stigende sving mot venstre, for å unngå å fly i bakken. Han erindrer videre at han forsøkte å fly i den retningen hvor han skimtet sollys. I og med at han hadde trimmet flyet for stigning, så steg det hele tiden, og da høydemåleren viste 3 500 FT forstod han hva som manglet, nemlig kommunikasjon med tårnet. Fartøyet var imidlertid nå kommet så høyt at det ikke hadde noen hensikt å snakke med kontrolltårnet, så fartøysjefen stilte inn departurefrekvensen. Umiddelbart deretter ble han anropt av Flesland departure.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Fartøysjefen på LN-BGG brøt ved denne hendelsen bestemmelsene i BSL F 1-4 som omhandler minstekrav til flysikt og avstand fra skyer. Han satte derved seg selv og passasjer samt luftfartøyet i alvorlig fare, ved at han kom inn i skyer uten å inneha de nødvendige kvalifikasjoner for IFR flyging. Fartøysjefen mener selv i sin rapport at årsaken til at han kom opp i en slik situasjon må tilskrives uerfarenhet. HSL ser ikke bort fra at ønsket om å gjennomføre turen til Sumburgh som planlagt, også var en medvirkende årsak til at fartøysjefen ikke snudde i tide eller avventet bedre vær.

BSL F 1-3, pkt 3.6.2, inneholder bestemmelser om overholdelse av klarering og reiseplan. Det står der bl.a. at en klarering kan avvikes dersom det er tvingende nødvendig pga. en nødsituasjon. Snarest mulig etter at det er foretatt slik avvikelse, skal vedkommende flygekontrollenhet underrettes om avvikelsen og om at den skyldtes en nødsituasjon. Fartøysjefen sier at det eneste han følte seg kompetent til da han kom inn i skyene var å unngå å steile ut, med andre ord å fly flyet. Når fartøysjefen først hadde satt seg i denne vanskelige situasjonen, mener HSL at fartøysjefen gjorde det rette, etter følgende prinsipp: "Aviate, navigate, communicate". Videre sørget en årvåken lufttrafiktjeneste for at LN-BGGs avvikelse fra sin klarering ble oppdaget. HSL mener at annen trafikk i dette tilfellet ikke var i fare.

TILRÅDINGER

Ingen.

VFR - ROUTES
LIGHT AIRCRAFT
AND HELICOPTER

ELEV AND ALT
IN FEET
BEARINGS ARE MAG

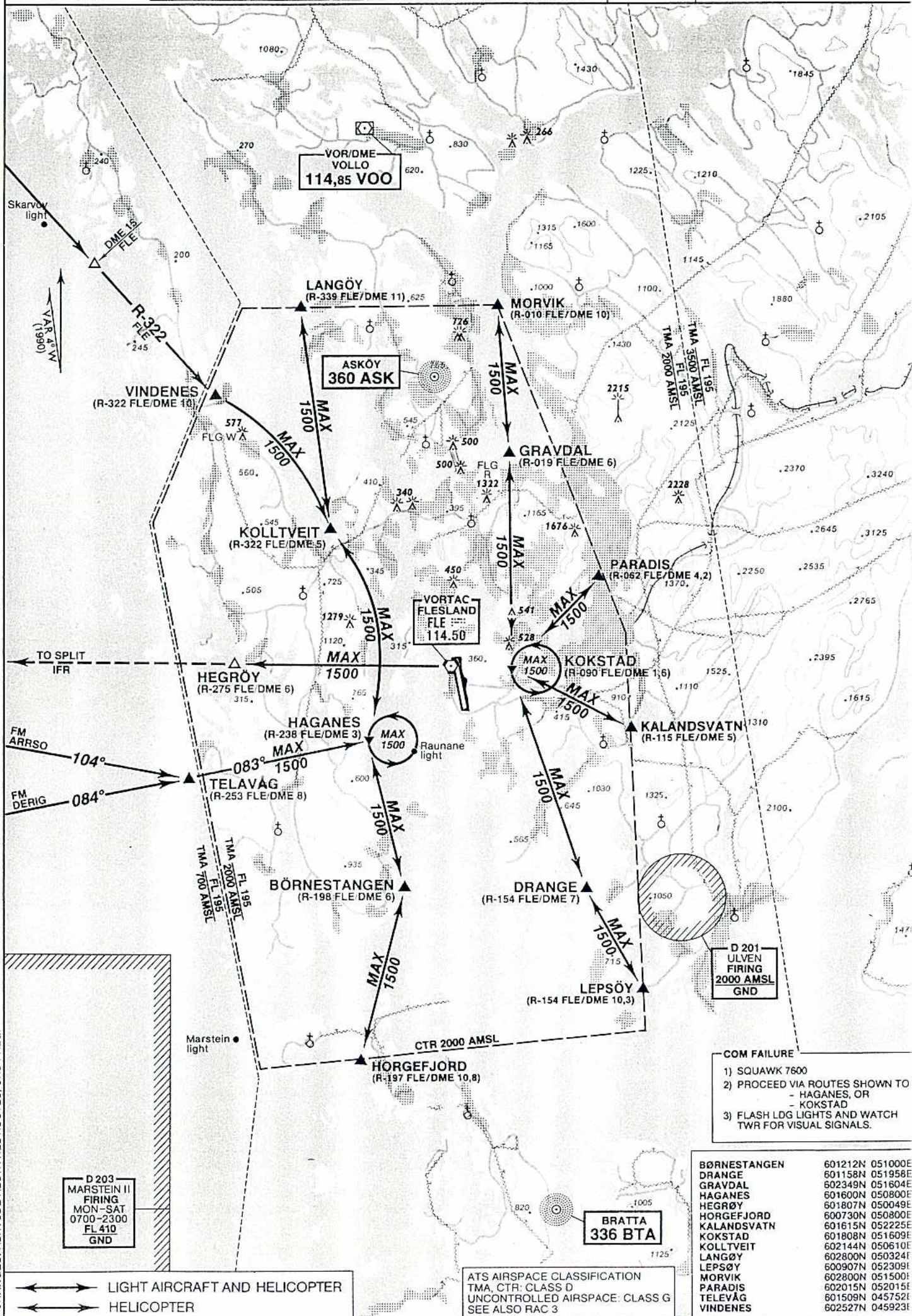
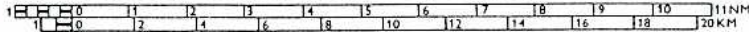
OBST LESS THAN 100 FT GND
NORMALLY NOT SHOWN

TWR
119,10
257,80
GND
121,90

**BERGEN
FLESLAND**

NORWA

SCALE 1:250 000



CHANGES: ALTITUDE RESTR HEL ROUTES, GND FREQ.

D 203
MARSTEIN II
FIRING
MON-SAT
0700-2300
FL 410
GND

BRATTA
336 BTA

- COM FAILURE**
- 1) SQUAWK 7600
 - 2) PROCEED VIA ROUTES SHOWN TO
- HAGANES, OR
- KOKSTAD
 - 3) FLASH LDG LIGHTS AND WATCH
TWR FOR VISUAL SIGNALS.

BØRNESTANGEN	601212N 051000E
DRANGE	601158N 051958E
GRAVDAL	602349N 051604E
HAGANES	601600N 050800E
HEGRØY	601807N 050049E
HORGEFJORD	600730N 050800E
KALANDSVATN	601615N 052225E
KOKSTAD	601808N 051609E
KOLLTVEIT	602144N 050610E
LANGØY	602800N 050324E
LEPSØY	600907N 052309E
MORVIK	602800N 051500E
PARADIS	602015N 052015E
TELEVAG	601509N 045752E
VINDENES	602527N 045923E

↔ LIGHT AIRCRAFT AND HELICOPTER
↔ HELICOPTER

ATS AIRSPACE CLASSIFICATION
TMA, CTR: CLASS D
UNCONTROLLED AIRSPACE: CLASS G
SEE ALSO RAC 3