

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 20/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 28. juli 1995

Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 172, LN-BGG

Radiokallesignal: LN-BGG

Dato og tidspunkt: 26. april 1995 kl. 1709

Hendelsessted: Sola TMA

Type hendelse: VFR flyging i marginale værforhold

Type flyging: VFR almenflyging

Værforhold: Sola METAR kl.1720: Vind 210° 09 kt, sikt 6000 m, yr, spredte skyer 400 ft, brukket skydekke 1 500 ft, temp. 6° C, duggpunkt 6°C.

Sola TAF 12-21 UTC: Variabel vind 08 kt, sikt mer enn 10 km, spredt skydekke 1 500 ft, brukket skydekke 3 000 ft.

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Forkortet VFR reiseplan

Antall ombord: 1

Fartøysjefen

-alder: 39 år

-sertifikat: Privatflygersertifikat klasse A

-flygererfaring: 155 timer

Informasjonskilder: Rapporter fra fartøysjefen, lufttrafikktenesten samt HSLs egne undersøkelser.

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

HENDELSFORLØP

LN-BGG tok av fra Bergen lufthavn Flesland kl. 1625 for en VFR flyging til Stavanger lufthavn Sola. Fartøysjefen sier i sin rapport at han kontaktet værtjenesten Flesland før avgang og fikk beskrevet det aktuelle været langs ruten fra Flesland til Sola, som var bedre enn VFR planleggingsminima. Det ble imidlertid oppgitt å være noe dis i Rogalandsområdet. Fartøysjefen sier videre at han fulgte sin operative flygeplan sydover mot Sola, og at flygingen foregikk uten problemer.

Fartøysjefen kalte opp Sola innflygingskontroll (Sola radar) kl.1709 ved passering av Kårstø, i flygehøyde 500 ft. Fartøysjefen ble tildelt en transponderkode og fikk oppgitt aktuelt

vær for Sola, som da hadde sikt 6000 m, med skydekkehøyde 600 ft. Vakthavende flygeleder ved Sola radar sier i sin rapport at han så på radaren at LN-BGG fortsatte mot Sola omtrent i retning Kvitsøy. Kl. 1721 ble LN-BGG sambandsmessig overført til Sola kontrolltårn (TWR). Sola TWR var av Sola radar informert om LN-BGGs intensjoner, og var dessuten bedt om å formidle til fartøysjefen at været ved Haugesund lufthavn Karmøy lå til rette for VFR flyging.

LN-BGG kontaktet Sola TWR og rapporterte radial 350° Sola VOR, 12 NM ute, i 400 ft. Vakthavende flygeleder ved Sola TWR klarerte LN-BGG for spesiell VFR flyging via Tungenes og Flatholmen for bane 18. Kl. 1722 ba LN-BGG om radarledning mot Tungenes ("request vector for Tungenes"). Flygelederen ved Sola TWR svarte da at han ikke kunne gi radarledning og anbefalte at fartøysjefen la om kursen til Karmøy pga. forverrede værforhold. Fartøysjefen valgte imidlertid å fortsette mot Sola, hvorpå han ble instruert om å rapportere Flatholmen. Kl. 1728 kalte Sola TWR opp LN-BGG og rapporterte at sikten mot nord nå var nede i 1200 m, og instruerte fartøysjefen om å sette kurs mot Tungenes. Videre anbefalte flygelederen Karmøy som alternativ landingsplass, som på dette tidspunkt rapporterte god sikt, og skydekkehøyde ca 1 500 ft. Fartøysjefen svarte da at han ville gjøre en høyre sving mot Tungenes.

Fartøysjefen ble deretter instruert om å skifte frekvens tilbake til Sola radar, hvor han ba om radarledning til Kvitsøy. Han fikk da beskjed om at Sola radar ikke kunne radarlede ham, men at han var på rett kurs, og at det var 3 NM til Kvitsøy. Fartøysjefen rapporterte at han hadde flygesikt, men at han ikke kunne gå høyere enn 500 ft. Han rapporterte deretter at det var gode værforhold ved Kvitsøy, og at han ønsket å sirkle en stund for å se om været bedret seg for en mulig landing på Sola. Fartøysjefen har i sin rapport begrunnet dette med at han hadde problemer med å se Karmøy-landet da han nærmet seg Kvitsøy, samt at været så ut til å tette seg til både nord og syd for Kvitsøy. Han mente derfor at det tryggeste alternativet ville være å lande på Sola, fordi at han derved ikke behøvde å fly over høyt terreng dersom sikten skulle gå ytterligere ned.

Etter ca. 10 minutter kontaktet fartøysjefen Sola radar og forespurte om han kunne fly rett sørover fra Kvitsøy, for så å fly inn langs senterlinjen til bane 11 ved Sola. Han grunnga denne fremgangsmåten overfor lufttrafikkjentesten med at han derved kunne være sikker på å unngå terrenghindringer (høye master e.l), i og med at det var såpass lavt skydekke. Sola radar ga LN-BGG tillatelse til å følge denne fremgangsmåten, til tross for at vær-situasjonen etter flygelederens vurdering nå var blitt dårligere. Fartøysjefen rapporterte deretter på sluttinnlegget til bane 11, og fikk informasjon fra Sola radar om at helikopter som hadde landet noe tidligere, hadde rapportert rullebanen i sikte i 300 ft høyde. Fartøysjefen svarte da at været lettet litt, og at han hadde ganske bra sikt. Noe senere kontaktet Sola radar LN-BGG og opplyste om at posisjonen var ca 1 NM fra landingspunktet, og spurte om fartøysjefen så banelysene. Fartøysjefen svarte da at han kunne se kystlinjen, men ikke banelysene. LN-BGG ble klarert for landing. Ca. et halvt minutt senere rapporterte fartøysjefen at han så banelysene. Etter landing ble LN-BGG overført til TWR frekvensen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Rapporteringer av aktuelt vær for Stord, Haugesund og Stavanger lufthavner viser at værforholdene før LN-BGGs avgang fra Flesland tilfredstilte kravene til planleggingsminima for VFR flygingen til Sola.

Sola TWR utstedte klarering for spesiell VFR-flyging til LN-BGG. Noe senere rapporterte flygelederen at sikten var nede i 1200 m, noe som er under siktkravet for spesiell VFR-flyging. Det er opp til lufttrafikkjentesten å avgjøre hvorvidt det kan gis klarering for spesiell VFR-flyging ut fra en vurdering av trafikk- og værforhold. Sola TWR handlet derfor korrekt da det kansellerte klareringen for spesiell VFR-flyging og instruerte LN-BGG om å returnere mot Tungenes.

Fartøysjefen på LN-BGG har i sine kommentarer til hendelsen påpekt at lufttrafikkjentesten ikke var villig til å yte navigasjonsassistanse ved bruk av radar. Radaren som er installert i Sola TWR, er et hjelpemiddel for flygelederen i trafikkovervåkingen, og er ikke godkjent til annet bruk. Flygelederen ved Sola radar sier i sin rapport at grunnen til at han ikke ytte navigasjonsassistanse var at det var en god del annen trafikk i det angjeldende tidsrom, som krevde hans oppmerksomhet. BSL G 1-10 pkt. 2.6.2 sier at dersom en flygekontrollenhet hvorfra det utøves radartjeneste blir anmodet om å yte navigasjonsassistanse til et luftfartøy, skal flygeren angi årsaken til behovet for assistanse, og for øvrig gi så vidt utførlige opplysninger om situasjonen som omstendighetene tillater. HSL anser derfor at radar ikke er forutsatt brukt som et generelt navigasjonshjelpemiddel for VFR flyginger, og har ingen anmerkninger til at Sola radar valgte å prioritere annen trafikk.

Etter at LN-BGG hadde holdt over Kvitsøy og ventet på bedring i været, utstedte ikke Sola radar en ny klarering for spesiell VFR-flyging da fartøysjefen på LN-BGG rapporterte at han ønsket å foreta en landing på bane 11. Flygelederen ved Sola radar sier i sine kommentarer at det er et kjent faktum at fartøysjefer til tider vegrer seg for å erklære en nødsituasjon, og at han derfor valgte å la LN-BGG komme inn for landing. Med mindre fartøysjefer erklærer at det foreligger en nødsituasjon, skal lufttrafikkjentesten ikke gi tillatelse til å entre kontrollsonen, når siktkravet til spesiell VFR flyging ikke er oppfylt. HSL mener dog at dette ikke skal være til hinder for at flygelederen ut fra en vurdering av den aktuelle situasjonen kan avvike fra denne regelen. HSL vil også påpeke at fartøysjefer under flygingen har et selvstendig ansvar for å vurdere hvorvidt værforholdene tilfredsstillende bestemmelserne til fysisikt og avstand fra skyer.

LN-BGG rapporterte en høyde av 400 ft til Sola TWR, noe som er under minste tillatte flygehøyde for VFR flyging. Fartøysjefen anmodet flere ganger om navigasjonsassistanse i form av radarledning. Videre rapporterte fartøysjefen på forespørsel fra Sola radar at han ikke kunne se innflygingslysene da luftfartøyet befant seg på ca 1 NM sluttinnlegg til bane 11. HSL mener på grunnlag av dette at værforholdene var under minima for innflyging og landing på Sola, og at fartøysjefen tidligere under flygingen burde ha lagt om kursen til en alternativ landingsplass.

TILRÅDINGER

Ingen.