

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 14/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 14. juni 1995

Luftfartøy

-type og reg.: B 737-500, LN-BRD

Radiokallesignal: BRA 337

Dato og tidspunkt: 22. januar 1995 kl. 1020

Hendelsessted: Etter avgang bane 11 Stavanger lufthavn Sola

Type hendelse: Misforståelse av klarering

Type flyging: Ruteflyging

Værforhold: METAR kl 1020: Vind 120° 18 kt, sikt mer enn 10 km, regn, spredte skyer 800 ft, brukket skydekke 1 500 ft, temp.+3°C, duggpunkt +2°C, QNH 979

Flygeforhold: IMC/VMC

Reiseplan: IFR

Informasjonskilder: Rapport fra fartøysjefen BRA 337, lufttrafikkjentesten samt HSLs egne undersøkelser.

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

HENDESESFORLØP

Før avgang fra Stavanger lufthavn Sola til Bergen lufthavn Flesland kalte BRA 337 opp kontrolltårnet (TWR) og ba om klarering. Følgende klarering ble gitt av TWR:

"After departure 11, climb on radial 110 to 4000 feet initially and further on flight planned route to Flesland. Squawk 0064."

BRA 337 leste tilbake klareringen som følger:

"Clearance to Flesland, after take-off 11, radial 110 to 4000 feet, then to Flesland and 0064, BRA 337."

BRA 337 ble videre bedt om å kontakte Sola innflygingskontroll (APP) etter avgang, noe besetningen kvitterte for.

Vakthavende flygeleder ved Sola TWR sier i sin rapport at han observerte at BRA 337 svingte nordover fra 2-3 NM øst av lufthavnen og fortsatte stigning gjennom 4 000 ft. På

dette tidspunkt fikk han telefon fra APP med spørsmål om hvorfor BRA 337 hadde startet venstresving og videre stigning gjennom 4 000 ft. Ved oppkalling på radio viste det seg at BRA 337 fremdeles befant seg på tårnfrekvensen. TWR flygelederen minnet da om hva klareringen hadde gått ut på, og ba BRA 337 om å kontakte APP. Flyet var på dette tidspunkt i stigning gjennom FL 95 og ca 4 NM nord-nordøst av lufthavnen. Det var ingen annen trafikk i nærheten som kunne skape en konfliktsituasjon.

Fartøysjefen på BRA 337 har uttalt at han forsto klareringen slik at radial 110 kunne forlates etter å ha nådd en høyde på 4 000 ft. Han mener at grunnen til at han steg videre fra 4 000 ft må ha berodd på en forglemmelse. Ved avgang fra Sola blir de for det meste klarert for videre stigning før de når den initielle høydebegrensing, han kan derfor ha fortsatt stigningen av "gammel vane".

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL mener at klareringen som ble gitt BRA 337 var egnet til å misforstås. Med den form den hadde, kunne den forstås dithen at BRA 337 først skulle stige til 4 000 ft på radial 110. Etter å ha nådd 4 000 ft kunne flyet så svinge inn på kurs mot Flesland. Dette ble også lest tilbake av besetningen uten at flygelederen reagerte. Det er et kjent fenomen at man kan mene å ha hørt det som forventes.

Korrekt fraseologi ville i angjeldende tilfelle kunne være:

"Cleared to (destination), flight planned route, climb on SOL radial ... to ...thousand feet, expect further climb (evt. spesifisert flight level) and on course not later than .. DME SOL, squawk"

Til tross for at besetningen på BRA 337 ikke hadde fått angitt noen annen flygehøyde enn 4 000 ft, fortsatte de videre stigning. De tok ikke kontakt med Sola APP etter avgang, som de hadde mottatt og kvittert for. Det kan derfor synes som om besetningens kryss-sjekking av hverandres gjøremål ikke har fungert som forutsatt. Det var ingen annen trafikk i nærheten som kunne skape en konfliktsituasjon, men dersom så hadde vært tilfelle, ville det manglende frekvensskiftet ført til at APP flygelederens inngripen hadde blitt forsinket, og en utilsiktet situasjon kunne ha oppstått. Hendelsen illustrerer derfor viktigheten av å skifte frekvens i henhold til de instruksjoner som gis av lufttrafikkjenesten.

Den initielle høyden BRA 337 ble klarert til lå under minste sektor høyde for området øst av Sola, som er 4 800 ft. BRA 337 skulle derfor ha vært klarert til 5 000 ft. Videre skulle det i klareringen ha vært angitt et punkt der videre stigning kunne forventes, i tilfelle svikt i sambandet mellom lufttrafikkjenesten og BRA 337.

Det er ikke utarbeidet standard ruter for instrument utflyginger (SID) for bane 11 ved Sola. Standard ruter forenkler arbeidet både for lufttrafikkjeneste og besetninger, og motvirker at misforståelser kan oppstå i forbindelse med utflygingsklareringer.

TILRÅDINGER

Luftfartsverket bør vurdere å utarbeide standard ruter for instrumentutflyginger for bane 11 ved Stavanger lufthavn Sola.