

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: (02)12 23 19 - (02)59 36 55

Telefax: (02)12 53 33

BUL 15/92

Avgitt: 2. november 1992

Dato og tidspunkt: 13. august 1992 kl 2017
Type flyging: Ruteflyging/VFR flyging
Flytype: Boeing 737-500 (BRA 176), Piper PA-32 Cherokee (G-OSCC)
Hendelsessted: Ca 20 NM sydvest av Kristiansund lufthavn/Kvernberget
Værforhold: VMC, sikt mer enn 10 km

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDESESLØP

BRA 176 hadde tatt av fra Molde lufthavn kl 2012, og var på vei mot Kristiansund lufthavn/Kvernberget i en høyde av 5 000 FT. Besetningen hadde av Kvernberget kontrolltårn/innflygingskontroll (TWR/APP) mot-tatt klarering for en visuell innflyging til bane 07, og hadde blitt bedt om å rapportere finale. Fartøysjefen på BRA 176 sier i sin rapport at han var på vei mot Bremsnes NDB (innflygingshjelpemiddel til bane 07) og hadde forlatt 4 000 FT, da han observerte et mindre luftfartøy som fløy parallelt med hans kurs, i en avstand av ca 500 m. Det var ikke nødvendig å foreta en unnvikelsesmanøver.

G-OSCC hadde tatt av fra Stavanger lufthavn kl 1800, og fløy på en VFR reiseplan til Namsos. Det ble fløyet over Flesland, Florø, Vigra og Kvernberget VOR stasjoner, deretter via Tarva NDB til Namsos lufthavn. Fartøysjefen på G-OSCC hadde radiokontakt med Stavanger kontrollsentral (ACC) siste gang kl 1910, han var da ca 40 NM nord av Bergen. Etter dette var fartøysjefen ikke i kontakt med noen enhet av lufttrafikkjenesten før han kontaktet Ørlandet TWR/APP, ca kl 2050. Fartøysjefen sier i sin rapport at han ble gitt en transponderkode av Stavanger ACC, og at han hadde inntrykk av at han var under radarkontroll da han entret Vigra kontrollsone. Fartøysjefen sier videre at han mente hendelsen fant sted innenfor Vigra kontrollsone.

Før G-OSCC tok av fra Stavanger innleverte fartøysjefen reiseplan, som ble formidlet videre over det faste sambandsnett (AFTN) av meldekontoret, Sola. Denne ble adressert til Stavanger ACC, Flesland TWR/APP, Trondheim ACC og Namsos AFIS. Etter at G-OSCC hadde tatt av fra Sola, ble avgangsmelding sendt til de samme enheter. Trondheim ACC videreformidlet ikke disse meldingene til berørte enheter innenfor eget flygeinformasjonsområde. G-OSCC's flyging var dermed ukjent for Vigra og Kvernberget TWR/APP.

Fartøysjefen på G-OSCC oppga i sin reiseplan en flytid på 02:40 t på strekningen Stavanger-Namsos. Den aktuelle flytiden ble 03:33 t, men denne ble ikke oppdatert av fartøysjefen underveis.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Fartøysjefen på G-OSCC har i dette tilfellet fløyet gjennom Vigra og Kvernberget kontrollsoner uten å innhente klarering eller opprette radiosamband med lufttrafikkjentesten. Han har derved forbrutt seg mot bestemmelsene i BSL F 1-3 pkt 3.6.1, som omhandler innhenting av klarering. Videre har han ikke fulgt bestemmelsene i BSL F 1-3 pkt 3.6.5.1, som sier at det under kontrollert flyging skal holdes kontinuerlig lyttevakt på foreskrevne radiofrekvenser for samband med vedkommende flygekontrollenhet, og at det skal kunne opprettes toveis samband med denne enhet etter behov. HSL mener at fartøysjefen på G-OSCC har utvist manglende kunnskaper om flyging i norsk luftrom. Ved at han ikke opprettet radiokontakt med enkelte enheter av lufttrafikkjentesten, utgjorde han en potensiell fare for annen lufttrafikk i området.

Fartøysjefen på G-OSCC sier i sin rapport at han hadde inntrykk av at han var under radarkontroll. G-OSCC ble tildelt en transponderkode, men ble aldri radaridentifisert av lufttrafikkjentesten ved Stavanger ACC. Det ble heller ikke ytet radarinformasjonstjeneste. Det presiseres at tildeling av transponderkode ikke er ensbetydende med at en er under radarkontroll.

Fartøysjefen på G-OSCC planla å bruke 02:40 t på flygingen fra Stavanger til Namsos. På grunn av at fartøysjefen ikke varslet lufttrafikkjentesten om den forlengede flytiden, ble hovedredningssentralen varslet, og det ble foretatt oppkalling på nødfrekvens 121,5 MHz av flere lufttrafikkjentesteenheter. Dette kunne ha vært unngått, dersom fartøysjefen hadde oppdatert sin reiseplan underveis.

I henhold til BSL G 1-8 pkt 2.1.1.3, skal reiseplanmeldinger og tilhørende endringsmeldinger kun adresseres til de lufttrafikkjentesteenheter som er angitt i para 4.2. I dette tilfellet vil det si at reiseplanen skulle adresseres til Stavanger ACC, Trondheim ACC, og Namsos AFIS. Det står videre i pkt 2.1.1.3 at slike meldinger skal gjøres tilgjengelige for andre berørte enheter samt for andre adressater i samsvar med lokale avtaler. Dette er for å unngå at enhver utsteder av slike meldinger skulle være forpliktet til å adressere disse til alle enheter som måtte bli berørt av flygingen, uansett flygerutens lengde. HSL mener at ansvaret for den lokale viderefremming av reiseplandata må ligge hos de respektive kontrollsentraler. Da reiseplan og avgangsmelding vedrørende G-OSCC ikke ble formidlet videre av Trondheim ACC, hverken til Vigra eller Kvernberget TWR/APP, var disse enhetene uvitende om at G-OSCC ville passere gjennom deres områder. De var derved avskåret fra å kunne kalkulere beregnet passeringstid, noe som førte til at disse enhetene heller ikke prøvde å bringe på det rene G-OSCC's posisjon eller forsøkte å etablere radiokontakt med fartøysjefen. På bakgrunn av denne hendelsen tilskrev Luftfartsverket den 21. august 1992 alle distriktsadministrasjoner med sikte på at enhetenes regelverk skulle oppdateres hva dette forhold angår, i den grad det skulle være nødvendig. HSL anser derfor at tiltak for å klargjøre lokalinstrukser hva gjelder adressering av reiseplanmeldinger er ivaretatt.

SLUTT.