

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55 BUL 36/98

Telefax: 67 12 53 33 Avgitt: 14. september 1998

Luftfartøy

-type og reg.: Boeing 737-500, LN-BUE/Cessna F-172 N, LN-DAZ
Radiokallesignal: BRA 278/LN-DAZ
Dato og tidspunkt: 26. april 1998 kl. 1615
Hendelsessted: Syd-sydøst for Bodø lufthavn, over Straumøya
Type hendelse: Alvorlig luftfartshendelse, trafikk
Type flyging: Ervervsmessig, ruteflyging/Privat (klubb)
Værforhold: Bodø METAR kl. 1620. Vind: 090° 14 kt. CAVOK
Temp/duggpunkt: 12°C/4°C. QNH: 1 003 hPa
Lysforhold: Dagslys
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR/VFR
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen
Informasjonskilder: Fartøysjefenes rapporter, rapport fra vakthavende flygeleder Bodø TWR, rapport fra vakthavende flygeleder Bodø APP/RAD, rapport fra sjefflygeleder Bodø TWR, samt HSLs egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne bulletin er lokal tid (UTC + 2 timer), hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

LN-DAZ drev skoleflyging i regi av Bodø flyklubb, og var blitt klarert til å operere over Straumøya, fra 500-3 000 ft. BRA 278 skulle fly fra Bodø lufthavn til Trondheim lufthavn Værnes. Kl. 16:10 ble fartøysjefen på LN-DAZ bedt om å rapportere aktuell høyde, og rapporterte det tårnflygelederen oppfattet som 2 000 ft. Han fikk så beskjed om å rapportere eventuelle høydeendringer, da en Boeing skulle ta av og svinge mot syd i retning av hans egen posisjon. Fartøysjefen kvitterte for denne beskjeden med: "Roger, LAZ".

Kl. 16:11:15 mottok besetningen på BRA 278 avgangsklarering på bane 08.

Kl. 16:13:45 sjekket BRA 278 inn på radiofrekvensen til Bodø APP/RAD og ba om å foreta en høyresving og videre utklating, basert på visuelle referanser. Basert på at

Havarikommisjonen for sivil luftfart har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre flysikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil eller mangler som kan svekke flysikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme tilrådinger. Det er ikke kommisjonens oppgave å fordele skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

LN-DAZ skulle være i 2 000 ft, ble BRA 278 gitt klarering til visuell høyresving, etter å ha passert 2 000 ft.

Kl. 16:15:45 rapporterte besetningen på BRA 278 at de hadde observert et Cessna-fly rett foran seg, fra venstre mot høyre, idet de rullet ut etter høyresvingen. BRA 278 hadde måttet svinge til venstre, samtidig som stige-hastigheten ble økt, for å unngå reell konflikt med LN-DAZ.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL anser at det her forelå en mulig kollisjonsfare. Ingen av flyene hadde visuell kontakt med hverandre før BRA 278 var så nær LN-DAZ at de måtte foreta en unnvikelsesmanøver. Fartøysjef på BRA 278 anslår i sin rapport at minste horisontale og vertikale avstand til LN-DAZ var ca. 150 m. Fartøysjefen på LN-DAZ hadde ikke på noe tidspunkt visuell kontakt med BRA 278, og ble først i ettertid gjort oppmerksom på hendelsen, av tårnflygeleder.

En viktig årsaksfaktor bak hendelsen var rapporteringen fra fartøysjefen på LN-DAZ da denne ble forespurt om aktuell høyde. Tårnflygelederen oppfattet at LN-DAZ lå i 2 000 ft, og videreformidlet dette til radarflygeleder. Fartøysjefen på LN-DAZ hevder imidlertid at han rapporterte 3 000 ft, hvilket var i overensstemmelse med den aktuelle høyden til flyet. Fartøysjefen opplyser i tillegg at de var i ferd med å utføre steileøvelser, som i følge NAKs skoleinstruks skal utføres i 3 000 ft.

HSL har hørt lydbåndavspilling fra det aktuelle tidsrom, men opptaket er av en slik kvalitet at HSL ikke har kunnet fastslå hva som ble sagt. Klareringen som ble gitt til BRA 278, om å svinge mot høyre etter å ha passert 2 000 ft, var helt og holdent basert på at LN-DAZ skulle ligge i 2 000 ft. Denne hendelsen viser nok en gang viktigheten av korrekt og tydelig radiokommunikasjon.

Etter det HSL kjenner til var ikke LN-DAZ utstyrt med transponder Mode C. Det synes klart at dersom LN-DAZ hadde vært utstyrt med transponder og denne var blitt benyttet, ville "misforståelsen" etter all sannsynlighet blitt oppdaget av radarflygeleder.

Hendelsen fremstår som et svært godt eksempel på hva radar og transponderutstyr har å si for flysikkerheten. Bruk av radar er uten tvil med på å avverge/forhindre ulykker og hendelser, men størst effekt oppnås først når luftfartøyene i tillegg kan identifiseres ved hjelp av transponderkoder. Det er således av stor betydning at det nå stilles krav til transponderutstyr, også for luftfartøyer som utfører VFR-flyging.

HSL vil derfor henvise til BSL D 1-14 med ikrafttredelse 23. april 1998, samt AIP GEN 1-5, som trer i kraft 8. oktober 1998. Her stilles det krav til medføring og bruk av SSR-transponder for luftfartøyer som utfører VFR-flyging innenfor norske flygeinformasjonsre-

gioner i luftrom klasse A, C og D, samt i luftrom klasse G over FL 195. Det stilles da krav til SSR-transponder for sending i Mode A med 4096 koder, samt sending i Mode C (automatisk højderapportering).