

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR CIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 24/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 20. september 1995

Luftfartøy

-type og reg.: B 737 LN-BRH, Scheibe SF 28A LN-GAT
Radiokallesignal: BRA 376, LN-GAT
Dato og tidspunkt: 23. mai 1995 kl. 1753
Hendelsessted: Karmøy kontrollsone
Type hendelse: Luftfartshendelse- Kollisjonsfare.
Type flyging: IFR ruteflyging, VFR flyging
Værforhold: METAR Haugesund kl. 1750: Vind 300° 06 kt, CAVOK, temp. +10°C, duggpunkt +08°C, QNH 1013 hPa
Flygeforhold: VMC
Reiseplan: IFR, VFR
Informasjonskilder: Rapport fra lufttrafikkjentesten, fartøysjefer samt HSLs egne undersøkelser

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

HENDELSFORLØP

Kl. 1749 tok LN-GAT av fra bane 32 ved Haugesund lufthavn Karmøy, for en VFR flyging i Haugesundområdet. Før avgang instruerte flygelederen ved Karmøy kontrolltårn (TWR) fartøysjefen på LN-GAT om å svinge til høyre etter avgang, og stige til 1 000 ft. Fartøysjefen leste tilbake at han var klarert for avgang med høyre sving, men leste ikke tilbake høyderestriksjonen på 1 000 ft. Den mangelfulle tilbakelesingen ble ikke påpekt av flygelederen.

Kl. 1752 ble flygelederen ved Karmøy TWR kontaktet over telefon fra Sola innflygingskontroll (APP) med opplysninger om BRA 376, som var underveis fra Bergen til Haugesund. Sola APP opplyste at BRA 376 hadde flyplassen sikte, at luftfartøyet befant seg 8 NM nord-nordvest, samt at besetningen hadde blitt instruert om å foreta en høyre landingsrunde til bane 32 på Karmøy. Ca ett minutt senere kalte besetningen på BRA 376 opp Karmøy TWR. Flygelederen instruerte BRA 376 om initielt å holde 2 000 ft pga. den østgående motorglideren. Besetningen rapporterte da at de allerede var i 1 600 ft, og at de entret høyre medvindslegg for bane 32. Flygelederen ga da ytterligere trafikkinformasjon om LN-GAT's posisjon, hvorpå besetningen på BRA 376 rapporterte at de hadde steget tilbake til 2 000 ft, og at de hadde LN-GAT i sikte.

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.

Flygelederen ved Sola APP sier i sin rapport at BRA 376 ble radarledet mot en høyre medvindslegg til bane 32 på Karmøy, og ble gitt nedstigning til 3 000 ft. Da BRA 376 rapporterte plassen i sikte, ble besetningen klarert for en visuell høyre landingsrunde til bane 32 uten høyderestriksjoner. Flygelederen forklarer videre at i henhold til koordineringsinstruksen mellom Sola APP og Karmøy TWR (Stavangerinstruksens pkt. 5.4) skal visuelle innflyginger pålegges en høyderestriksjon på 2 000 ft av Sola APP. Men da Karmøy TWR ble informert om posisjonen til BRA 376 og ikke hadde kommentarer til denne, lot han klareringen stå som den var gitt, og overførte BRA 376 til Karmøy TWR.

Vakthavende flygeleder ved Karmøy TWR sier i sin rapport at i henhold til instruksen skal visuelle innflyginger stoppes i 2 000 ft dersom ikke annet er avtalt, og at dette var årsaken til at han ga LN-GAT en høyderestriksjon på 1 000 ft.

Fartøysjefen på BRA 376 sier i sin rapport at de kalte opp Karmøy TWR da de nærmet seg høyre medvindslegg til bane 32. De ble da instruert av flygelederen om å stanse nedstigningen i 2 000 ft pga. en motorglider som opererte i området. De befant seg da i 1 600 ft, og steg straks tilbake til 2 000 ft. Like etter observerte de motorglideren litt ute til høyre og noe lavere enn eget fly. Fartøysjefen anslår LN-GAT's høyde til 1 500-1 800 ft, stigende. Den horisontale avstanden anslås til 200-300 m. Fartøysjefen mener at det ikke forelå noen direkte kollisjonsfare.

Fartøysjefen på LN-GAT var ved hendelsestidspunktet elev ved Haugaland seilflyklubb, og hadde totalt opparbeidet 22 timer flytid, hvorav 7 timer solo flyging. Hans instruktør har opplyst at han før angjeldende flyging via telefon informerte flygelederen om at eleven skulle fly solo i Haugesundområdet. Fartøysjefen sier i sin rapport at han ble klarert for en høyresving etter avgang, med en høyderestriksjon som han oppfattet som 1 500 ft. Han gjentok klareringen om høyresving, men glemte høyderestriksjonen. Etersom flygelederen ikke gjentok restriksjonen antok han at den ikke var viktig. Under den senere radiokorrespondansen mellom Karmøy TWR og BRA 376, forsto han at et annet fly nærmet seg. Han observerte BRA 376 før det krysset hans kurs, og anslår avstanden til å ha vært ca. 400 m horisontalt og 100-200 ft høyere. Fartøysjefen sier at dersom han hadde oppfattet det som nødvendig å svinge unna, ville han ha vært i stand til det.

Skolesjefen ved Haugaland seilflyklubb har i sine kommentarer til hendelsen opplyst at klubben hadde medlemsmøte like etter hendelsen, og at det der ble presisert betydningen av tilbakelesing av klareringer. Sjefflygeleder ved Karmøy TWR sier i sine kommentarer til hendelsen at instruksen hva angår Sola APP's tildeling av 2 000 ft høyderestriksjon ved visuelle innflyginger til Karmøy ikke er fulgt. Videre påpeker han at fartøysjefen på LN-GAT ikke overholdt sin klareringsgrense på 1 000 ft, samt at fartøysjefens tilbakelesing av klareringen var mangelfull. Han påpeker til slutt vakthavende flygeleders manglende korreksjon/gjentakelse av klareringen som ble gitt til LN-GAT. Sjefflygelederen har etter hendelsen innskjerpet overfor personellet betydningen av korrekte radiotelefoniprocedurer, spesielt hva angår utstedelse av klareringer og tilbakelesing av disse. Videre har han overfor Sola APP innskjerpet Stavangerinstruksens bestemmelse om standard høyderestriksjon på 2 000 ft ved visuelle innflyginger til Karmøy.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

HSL slutter seg til skolesjefens og sjefflygelederens kommentarer til hendelsen. Det må videre påpekes at lufttrafikkjentesten bør utvise ekstra påpasselighet ved skoleflyging pga. det lave erfaringsnivå som da vil gjøre seg gjeldende.

Ut fra lufttrafikkjentestens rapport kan det synes som om enkelte flygeledere har utviklet en prosedyre der Sola APP ikke har gitt høyderestriksjoner til fly under visuell innflyging til Karmøy, med mindre flygelederen ved Karmøy TWR har bedt om det. HSL anser at det er et ledelsesansvar å sørge for at den gjeldende instruks overholdes. Dersom det er en oppfatning blant det operative personell om at enkelte bestemmelser er lite hensiktsmessige, bør eventuelle alternative løsninger vurderes.

Karmøy TWR er ikke utstyrt med radar, slik at flygelederen hadde ikke mulighet til å oppdage at BRA 376 fortsatte nedstigningen gjennom 2 000 ft. I et brev til HSL datert 11. september 1995 sier Luftfartsverket bl.a. at bestemte kriterier basert på årlige trafikk tall ligger til grunn for hvorvidt oppgradering av tjenesten til radartjeneste skal vurderes. Luftfartsverket har de senere år utplassert dagslysfremviserutstyr på flyplasser som ikke nødvendigvis tilfredsstillende disse kriteriene, men som har relevante radardata tilgjengelige, og hvor ikke for store investeringer var nødvendige. Utplasseringen er midlertidig stoppet, fordi Luftfartsverket er i ferd med å utarbeide/-omarbeide konseptet for antall kontrollsentraler, og derved også innflygingskontrolltjenesten ved en rekke lufttrafikkjentesteneheter.

LN-GAT var ikke utstyrt med transponder. Sola APP hadde derfor ikke mulighet til å observere flyet ved hjelp av radar. I BUL 10/95 tilrådte HSL Luftfartsverket å vurdere hvorvidt det bør stilles krav til VFR-flygingers bruk av transponder. I et brev til Samferdselsdepartementet datert 24. august 1995 sier Luftfartsverket at i forbindelse med foreløbig saksbehandling synes det å være enighet i Luftfartsverket om å fremme krav om transponderbruk for VFR-flyginger i klasse D luftrom i spesielt angitte radarkontrollerte terminalområder og kontrollsoner. På grunn av ressursknapphet i Flysikringsavdelingen/ Lufttrafikkjentesteseksjonen vil ikke denne tilråding kunne slutføres med det første.

TILRÅDINGER

Luftfartsverket bør vurdere hvorvidt pkt. 5.4 i Stavangerinstruksen bør endres.