

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 11/92

Avgitt: 31. august 1992

Dato og tidspunkt: 24. april 1992 kl 1330
Type flyging: VFR skoleflyging/treningsflyging
Luftfartøytype: Aerospatiale TB-9 (LN-KLO), Reims Aviation F-177 (LN-ALK)
Hendelsessted: Tyrifjorden skoleflygingsområde
Værforhold: CAVOK

Bulletinen er basert på impliserte parters rapporter samt egne undersøkelser.

HENDELSESFORLØP

LN-KLO hadde tatt av fra Fornebu og hadde etablert seg i Tyrifjorden skoleflygingsområde, hvor det av Fornebu ARR (Arrival) var klarert til å operere opp til 4 000 FT. Fartøysjefen sier i sin rapport at idet de skulle begynne med skolemessige steilinger, så han et fly som kom rett imot, i samme høyde. Han tok derfor over kontrollen av flyet fra eleven, og la det over i en synkende høyresving. Instruktøren/fartøysjefen på LN-KLO mener at da det andre flyet (LN-ALK) ble oppmerksom på dem, fulgte det etter, og avskar LN-KLO.

Fartøysjefen på LN-KLO sier videre i sin rapport at LN-ALK fløy over, under, foran og bak ham, på alle mulige kurser. Videre gjorde LN-ALK også steileøvelser, men noe høyere og på motsatt kurs av LN-KLO. Dette førte til at LN-KLO måtte avbryte sin skoleflyging. Fartøysjefen på LN-KLO anslår i sin rapport at avstanden mellom luftfartøyene på det nærmeste var mellom 50 og 80 m. Han hevder videre at det andre flyet på det høyeste var i ca 5 000 FT. Fartøysjefen på LN-KLO hadde radioforbindelse med Fornebu ARR, og rapporterte kontinuerlig om hendelsen.

Fartøysjefen på LN-ALK sier i sin rapport at han var etablert i skoleflygingsområdet og utførte stall-øvelser med maksimum høyde på 3 500 FT, da LN-KLO kom flygende fra Hønefoss-området i betraktelig lavere høyde. Ettersom fartøysjefen på LN-KLO ikke kunne ha observert ham, sluttet han med steileøvelsene, og begynte å sirkle. Da LN-KLO begynte å stige, vek LN-ALK unna og gikk ned i en lavere høyde, slik at fartøysjefen på LN-KLO kunne få bedre mulighet til å se ham. Fartøysjefen på LN-ALK sier videre at han fortsatte å fly i området, og at det en tid virket som om LN-KLO bevisst fulgte etter ham. Etter å ha forsikret seg om at LN-KLO hadde forlatt området, fortsatte LN-ALK sine øvelser, med sakteflyging med fulle flaps og nedslåtte landingshjul.

Aktiviteten i skoleflygingsområdet ble fortløpende innrapportert til Fornebu ARR av LN-KLO. Fartøysjefen på LN-ALK hadde ikke meldt fra

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 avgjøre eller fordele skyld og ansvar. Bruk av denne bulletin til annet enn forebyggende flysikkerhetsarbeid bør unngås.

til lufttrafikkjenesten om at han ville fly inn i treningsområdet, og sto ikke i radiokontakt med noen enhet av lufttrafikkjenestens flygingen i skoleflygingsområdet pågikk. Han var således avskåret fra å høre at fartøysjefen på LN-KLO rapporterte om hendelsen til Fornebu ARR.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER/TILRÅDNINGER

Det er idag ikke utarbeidet noe offisielt kart over skoleflygingsområdene i Oslo TMA. Lufttrafikkjenesten tok i sin tid initiativet til å få laget et internt kart til bruk for lufttrafikkjenesten og flyklubbene i området. Dette er ikke et offisielt kart utgitt av Luftfartsverket og tatt inn i AIP, men er ment som en informasjon til berørte parter. Det må kunne sies at bruken av områdene er godt innarbeidet. Siden skoleflygingsområdene er lagt til luftrom klasse G, er det ikke krav til opprettelse av samband og innhenting av klareringer. Luftfartsverket har nedsatt en arbeidsgruppe som har til oppgave å lage et VFR-rute kart over Oslo-området. Dette skal bl.a. vise skoleflygingsområder, og framgangsmåte for bruk av disse. Arbeidsgruppen planlegger å slutføre sitt arbeide i løpet av høsten 1992. HSL mener at dette kartet bør få en offisiell status, og publiseres på en hensiktsmessig måte.

AIP RAC 0-2 omhandler bl.a. hvilke enheter som yter informasjons- og alarmtjeneste innenfor de forskjellige deler av luftrommet. I luftrommet under de nedre grenser av terminalområdet, og med horisontale begrensninger tilsvarende den horisontale utstrekning av det overliggende terminalområdet, er det angjeldende innflygingskontroll som besørger denne tjenesten. Den horisontale utstrekningen av Tyrifjorden skoleflygingsområde befinner seg innenfor grensen til Fornebu sektor av Oslo TMA. Den vertikale utstrekningen går fra bakkenivå opp til Oslo TMA's nedre grense. Det er således Fornebu innflygingskontroll (Arrival) som har ansvaret for utøvelse av informasjons- og alarmtjeneste i skoleflygingsområdet. Fartøysjefen på LN-ALK opererte i ukontrollert luftrom (klasse G), og var derfor ikke pliktig til å opprette radiosamband med lufttrafikkjenesten. Fartøysjefen på LN-KLO hadde tillatelse til å operere opp til 4 000 FT. HSL mener at det ville være et bidrag til å fremme flysikkerheten i skoleflygingsområdet, om begge fartøysjefene hadde opprettet radiosamband med lufttrafikkjenesten. Hvis fartøysjefen på LN-ALK hadde holdt lyttevakt på ARR frekvensen, kunne han tidligere ha blitt oppmerksom på at LN-KLO var på vei inn i området. Trafikkinformasjon er særlig viktig i et treningsområde, der en vil måtte regne med en mer konsentrert flyaktivitet. Det bør presiseres at lufttrafikkjenesten i luftrom klasse G kun yter trafikkinformasjon i den grad det er ledig kapasitet i forhold til utøvelse av flygekontrolltjeneste. Det er derfor av største viktighet at flygere holder utkikk for å unngå annen trafikk.

Slutt