

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 45/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 13. desember 1995

Luftfartøy

| | |
|---------------------|---|
| -type og reg.: | Brasilia EMB-120, LN-KOC/Cessna C-185, LN-NFD |
| Radiokallesignal: | WIF 408 /LFD |
| Dato og tidspunkt: | 7. august 1995 kl. 2040 |
| Hendelsessted: | Torp sektor av Oslo TMA |
| Type hendelse: | Alvorlig luftfartshendelse |
| Type flyging: | IFR/ VFR |
| Værforhold: | METAR Torp kl. 1950: Vind 210° 6 kt, regnbyger, temp. 17°C, duggpunkt 6°C, QNH 1015 |
| Flygeforhold: | VMC |
| Reiseplan: | IFR, ingen reiseplan |
| Informasjonskilder: | Lufttrafikkjentestens og fartøysjefers rapporter, HSLs egne undersøkelser |

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

HENDESESFORLØP

WIF 408 var underveis fra Bergen lufthavn Flesland, og var under nedstigning for landing på Sandefjord lufthavn Torp. Fartøysjefen på WIF 408 sier i sin rapport at de fikk flyplassen i sikte i FL 50, 25 NM nordvest av Torp. Besetningen ble klarert for å foreta en visuell innflyging til venstre medvindslegg bane 36, hvorpå de forlot FL 50 og fortsatte nedstigningen. I ca. 3 500 ft oppdaget flystyrmannen et sjøfly noe lavere og noe til høyre foran eget fly. Flystyrmannen, som var ikke-flygende pilot (NFP) grep resolutt inn og avbrøt nedstigningen. Fartøysjefen sier til slutt i rapporten at de passerte 75-100 m foran sjøflyet og ca. 50 ft høyere.

LN-NFD var underveis fra Kragerø til Oslo. Fartøysjefen sier i sin rapport at hans posisjon var Lågendalen, da WIF 408 krysset hans kurs fra venstre ca. 300-400 m foran og ca. 50 m høyere enn ham. Flyet fortsatte nedstigningen uten avbrudd mot Torp etter at det krysset hans kurs. Det var fint vær og klar sikt da hendelsen inntraff, og fartøysjefen mener således at det ikke var noen kollisjonsfare. Han sier til slutt i rapporten at han ved en forglemmelse ikke kalte opp Torp TWR for å melde sin posisjon, og at han for fremtiden vil ta saken til etterretning.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Da hendelsen inntraff befant begge luftfartøyer seg innenfor ATS luftrom klasse D, og hadde således krav på flygeinformasjon. Ved at LN-NFD ikke kalte opp lufttrafikkjentesten for klarering før han entret kontrollert luftrom, mottok ingen av de impliserte luftfartøyer trafikkinformasjon. Dette skapte en potensielt farlig situasjon. Hendelsen illustrerer viktigheten av å innhente klarering før flyging i kontrollert luftrom. Den illustrerer også viktigheten av at luftfartøyer også under IFR flyging holder god utkikk, særlig i lavere høyder og i nærheten av flyplasser.

Torp TWR er utstyrt med radarfremviser. Dersom LN-NFD hadde hatt transponder, ville lufttrafikkjentesten kunne ha gitt trafikkinformasjon til WIF 408 basert på informasjoner fra denne. I BUL 10/95 tilrødde 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

HSL tilrår at Luftfartsverket påny vurderer anbefalingen fremsatt i BUL 10/95 som omhandler VFR-flygingers bruk av transponder.