

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 06/97

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 13. februar 1997 Revidert

Luftfartøy

-type og reg.: Beech, BE 200, LN-MOF, S/N BB 1461
Radiokallesignal: LTR 33
Dato og tidspunkt: 14. juli 1996 kl. 2254
Hendelsessted: Brønnøysund lufthavn
Type hendelse: Luftfartshendelse, innflyging
Type flyging: Ervervsmessig, ambulanse
Værforhold: Metar 2045 UTC Vind 230° 10 kt, sikt 8 km, regn og yr, FEW 002, SCT 004, BKN 007, temp +11°C duggpunkt +10°C. På hendelsestidspunktet lå det ifølge AFIS-fullmektig ENBN 6/8 lave skyer ned til og under 400 ft. Flere lave skyer kom drivende inn fra sydvest mellom kontrolltårn og baneterskel 22 og reduserte sikten ytterligere. Ifølge flygerne ombord på LTR 33 så de bakke og sjø fra ca. 2 000 ft med sikt bedre enn 7 km. Fra ca. 800 ft og 1,3 NM hadde de kontakt med rullebanen. Det var et hull i de lave skyene som de kunne manøvrere i over baneterskelen til rullebane 22.

Flygeforhold: IMC/VMC
Reiseplan: IFR
Antall ombord: 3
Personskader: Ingen
Skader på luftfartøy: Ingen
Andre skader: Ingen

Fartøysjefen
-alder: 38 år
-sertifikat: D - sertifikat
-flygererfaring: Totalt 8561 timer, siste 24 timer 3 timer

Informasjonskilder: Rapporter fra fartøysjef, selskap, AFIS ENBN, DNMI
Vervarslinga for Nord-Norge og kommisjonens egne undersøkelser. Etter høring har HSL innhentet rapporter fra nye vitner og kommisjonen har hatt nye samtaler med besetningen. Dette har resultert i nye, vesentlige opplysninger.

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

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Oppdraget var å hente en pasient på Brønnøysund lufthavn. Under innflyging fra nord til bane 22 ble VOR/DME 173 prosedyre benyttet. Dette er en prosedyre som innebærer sirkling med minima 710 ft Minimum Descent Altitude og minimum sikt 2 km. Sirklingen skal kun foretas på vestsiden av flyplassen. Flyet ble fløyet av styrmannen. Besetningen fikk visuell kontakt med rullebanen i ca. 800 ft og 1,3 NM fra VOR/DME og bedømte at de var for høyt og for nært til å brette av til venstre og gå rett på finalen til bane 22. Styrmannen begynte en sving til venstre for å miste høyde og spurte fartøysjefen om han skulle fortsette. På grunn av at terrenget øst for plassen var skjult av skyer og at manøvrering ved sirkling skal skje vest for flyplassen, valgte fartøysjefen å ta over og gjennomføre en nedstigning i sving til høyre. Han hadde oppmerksomheten rettet ut av cockpit mens styrmannen overvåket instrumentene. Med skyer i øst og skyene som kom inn fra vest i lav høyde, ble det området flyet kunne svinges rundt i svært begrenset. Det ble nødvendig med en krapp sving. Styrmannen registrerte fra 45° opptil 60° krenkning. Flyet overskjøt finalen slik at svingen måtte reverseres før flyet kunne lande ca. 200 m inn på banen.

Besetningen presiserer at de hele tiden kunne holde kontakten med rullebanen. Da besetningen fikk "runway free" av AFIS fikk de også vinden oppgitt til 240° og 10 kt. På anmodning fikk besetningen en ny vindsjekk som bekreftet den oppgitte vinden. Fartøysjefen bedømte medvindskomponenten til å bli såpass høy at han ikke ville gjøre noe forsøk på å lande på bane 04. Ifølge fartøysjefen har selskapet en innarbeidet rutine om maksimalt 5 kt medvind på kortbaner (baner kortere enn 1 000 m) slik at den foreliggende situasjon var i grenseland. Fartøysjefen har presisert overfor kommisjonen at han ville gjort det samme på nytt under de samme forutsetningene.

Vakthavende AFIS-fullmektig, som selv er flyger, opplevde manøvreringen fra sin posisjon i kontrolltårnet som såvidt risikofyllt at han måtte rapportere hendelsen. Fra hans posisjon så det ut som flyet fløy inn og ut av de lave skyene i området ved baneterskel 22. Den siste delen av flygingen foregikk med ca. 45-60° krenkning i lav høyde, overskyting av senterlinjen og reversering av svingen for å komme inn over banen. Han fikk inntrykk av at flyet hadde hatt et "Missed Approach Point" (MAPt) som var nærmere enn vanlig. Tre luftfartskyndige vitner, som stod noe lenger vekk, bekrefter at flygingen ble gjennomført med krapp svinging i lav høyde. Fra deres posisjon så det ut som flyet tidvis fløy i skyer.

En stund etter at flyet hadde passert Ulvingen radiofyr på vei innover trakk det inn lave skyer fra sørvest. AFIS-fullmektigen valgte å ikke informere besetningen om dette fordi han ikke ville forstyrre dem så sent under innflygingen og fordi flygerne allerede var kjent med at det var et lavt skydekke. Fartøysjefen er av den oppfatning at informasjon om de lave skyene, som trakk inn, ikke ville endret hans avgjørelser på denne innflygingen. Han måtte i alle fall forholde seg til værforholdene slik han opplevde de da han fikk banen i sikte. På generelt grunnlag vil han likevel bemerke at han foretrekker å bli informert om

forandringer i værforholdene og at han ikke oppfatter mottak av slik informasjon som en forstyrrelse fordi han må lytte på radioen i alle fall.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Det er uten videre klart at det var de rådende værforholdene som var den begrensende faktor og medførte at flyet ble manøvrert med liten svingeradius og tilsvarende kraftig krenkning. Det er også vel kjent at det ikke er mulig å stå på bakken og bedømme hva en besetning ser og ikke ser fra et fly i luften. Kommisjonen tar derfor til etterretning hvordan værforholdene ble bedømt sett fra flyets "cockpit" og hvordan været og flygingen ble opplevd sett fra vitnenes posisjoner.

Slik kommisjonen vurderer gjennomføringen av innflygingen forhindret været både en direkte innflyging til bane 22 og en sirkling vest av plassen til bane 04. Fartøysjefen hadde to muligheter - gjennomføre innflygingen som han gjorde eller starte på en avbrutt innflyging og prøve en ny innflyging fra syd i håp om bedring av værforholdene. Oppdragets art tatt i betraktning forstår kommisjonen fartøysjefens avgjørelse. På generelt grunnlag vil kommisjonen likevel anføre at det ikke er tilrådelig å sette seg i en situasjon der det er nødvendig med kraftig manøvrering i lav høyde for å fullføre en innflyging. Det er erfaringer nok for at slik manøvrering fører til reduserte sikkerhetsmarginer og derfor bør unngås. Dette synet deles av selskapets flygesjef.

På spørsmål fra kommisjonen slo besetningen fast at de ikke hadde følt seg presset av at det var et ambulanseoppdrag og at selskapet hadde en klar holdning til og praksis på dette. Det ble likevel påpekt at de ønsket å gjennomføre oppdraget av hensyn til pasienten.

Fra selskapets side er det anført at under de rådende værforhold kunne fartøysjefen velge om han ville gjøre en avbrutt innflyging og ny innflyging, eller fullføre med en visuell innflyging, som kun krever 800 m sikt. Kommisjonen er av den oppfatning at dette kravet til sikt generelt ikke gir en tilstrekkelig sikkerhetsmargin ved manøvrering slik som i dette tilfellet. Luftfartverket har bekreftet at man deler kommisjonens syn og ser et behov for å gå ut med klargjørende informasjon. Kommisjonen konkluderer med at man her står over for et grensetilfelle når det gjelder visuell innflyging der marginale værforhold resulterte i en uortodoks og generelt sett uønsket løsning.

Kommisjonen har også undersøkt om det kunne være en forklaring på hvorfor AFIS-fullmektigen fikk den oppfatning at flyet manøvrerte nærmere flyplassen enn vanlig er og at besetningen syntes at de var såvidt høyt og nært da de begynte "sirklingsmanøveren". En mulig forklaring på dette kan være at en ny DVOR/DME stasjon var satt opp i sydenden av plassen. Den var under testing med den opprinnelige frekvensen 115,3 MHz, identitet TST, mens den gamle CVOR/DME var i bruk med den midlertidige frekvensen 117,20 MHz og den opprinnelige identiteten BNN. Dersom besetningen hadde stilt inn den opprinnelige frekvensen ville det få som konsekvens at de fikk et MAPt ca. 700 m nærmere flyplassen. Fartøysjefen vil ikke utelukke at de kunne ha satt inn den gamle frekvensen. Kommisjonen vil i denne forbindelse understreke hvor viktig det er å ha alle

løpende NOTAMs klart for seg og også hvor viktig det er å forsikre seg om at navigasjonshjelpemiddel i bruk har riktig identitet.

TILRÅDNING

1. Kommissjonen tilrår at Luftfartsverket vurderer om det er nødvendig med klargjørende informasjon til luftfartsmiljøet vedrørende manøvrering i forbindelse med visuell innflyging og gjeldende krav til sikt ved slik innflyging.