

BULLETIN

HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 28/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 20. september 1995

Luftfartøy

-type og reg.: DHC-6 / Beech B 200 LN-MOI
Radiokallesignal: RIDER 58 / MOR 55
Dato og tidspunkt: 9. juni 1995 kl. 0910
Hendelsessted: Alta Terminalområde (TMA)
Type hendelse: Kollisjonsfare - Brudd på høyderestriksjon
Type flyging: Militær flyging/Ambulanseflyging
Værforhold: Vind 310° 8 kt, sikt mer enn 10 km, spredte skyer 1 500 ft, skybase 2 000 ft, temp. +8°C, duggpunkt +6°C, QNH 1010
Flygeforhold: IMC
Reiseplan: IFR
Informasjonskilder: Rapport fra lufttrafikkjentesten og fartøysjefer, samt HSLs egne undersøkelser

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

HENDESESFORLØP

Kl. 0857 kalte MOR 55 opp Alta kontrolltårn (TWR) og ba om start for en ambulansflyging til Tromsø. Samtidig var RIDER 58 underveis fra Bardufoss til Alta. Besetningen kalte opp Alta TWR kl. 0859 og rapporterte at de var 35 NM fra Alta VOR/DME i flygenivå (FL) 90. De ble av Alta TWR instruert om å sette kursen mot Talvik lokator, for en ILS innflyging til bane 12 med sirkling for landing bane 30. De ble videre instruert om å starte nedstigning til FL 65, som var sammenfallende med "transition level". Kl. 0904 ble MOR 55 etter anmodning instruert om å takse inn i avgangsposisjon bane 30. Videre ble følgende klarering utstedt til MOR 55 etter at flygelederen hadde mottatt noen tilleggsopplysninger om reiseplanen:

" MOR 55 copied, and cleared Tromsø flight plan route flight level 160, squawk 5275. After departure climb initially to 5000 feet to intercept radial 240 Alta VOR."

Denne klareringen leste MOR 55 tilbake som følger:

"Cleared line up 30 and cleared Tromsø flight level 160, 5275 on the squawk, and initially 5000 feet, to intercept radial 240 Alta VOR."

Alta TWR kvitterte for korrekt tilbakelesing, og klarerte ca. to minutter senere MOR 55 for avgang bane 30. MOR 55 svarte på klareringen med følgende melding:

"Cleared for take off 30, MOR 55. And we'd initially like to climb for radial 309 before reaching 3000 feet and then climbing 5000 for entering 240."

Alta TWR konfirmerte deretter klareringen ved følgende melding:

"Ja, MOR 55, of course, company climb out before setting course for radial 240 and initially 5000 feet."

MOR 55 kvitterte for denne meldingen. Alta TWR kontrollerte deretter RIDER 58s posisjon, som da var 15 NM ute, i FL 65. Ca. tre minutter etter avgangen ble MOR 55 informert om sin avgangstid, og ble instruert om å rapportere etablert på radial 240 Alta VOR. Kl. 0911 rapporterte RIDER 58 at de var etablert på utgående trekk fra Talvik lokator. Alta TWR instruerte besetningen om å fortsette på utgående trekk inntil videre, og holde FL 65. Ca. to minutter senere kalte besetningen på MOR 55 opp Alta TWR og rapporterte at de var etablert på radial 240, og at de steg gjennom FL 84.

Fartøysjefen på MOR 55 var "flying pilot" (FP) under flygingen fra Alta til Tromsø. Han sier i sin rapport at de fikk en begrensning i utstigningen som gjaldt å stige på radial 240 Alta VOR til 5 000 ft. Denne meldingen ble lest tilbake, men da denne utstigningen ikke var i henhold til selskapets prosedyrer ba de om å få stige på radial 309 til 3 000 ft først. TWR sa da at de kunne følge deres egen prosedyre. Etter avgang etablerte de seg på radial 309 og steg til 3 000 ft, da befant de seg ca. 3 NM fra plassen. Deretter svingte de til venstre til en kurs av ca. 170° for å intercepte radial 240. "Climb checklist" ble gjennomført, og 1013 hPa ble satt ved FL 60. Litt etter slo det ham at noe var feil. De rapporterte sin posisjon til Alta TWR, radial 240 var da begynt å komme inn på HSI. Oppfattelsen av klareringen har vært forskjellig. Styrmannen mente at de skulle være i 5 000 ft før radial 240, og reagerte derfor ikke på at de passerte 5 000 ft før de var etablert på radial 240. Fartøysjefen hadde forstått at begrensningen var 5 000 ft på radial 240. Både han og styrmannen hadde oppfattelsen av at en kunne fortsette å stige til FL 160 på radial 240. Derfor ble ikke 5 000 ft satt inn i "altitude preselector". Like etter passering av 3 000 ft involverte styrmannen seg i en konversasjon mellom Alta TWR og annen trafikk om korrekt ATIS frekvens, noe som avledet hans oppmerksomhet.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

Denne hendelsen understreker viktigheten av at besetninger følger med på også annen radiotrafikk, for selv å danne seg et bilde av trafikksituasjonen. Lufttrafikkjenesten gir ikke en restriksjon på utstigningen uten grunn, og HSL mener at besetningen på MOR 55 burde

ha oppfattet at det var et annet fly under innflyging til Alta, som var instruert om å holde FL 65.

HSL finner at klareringen som ble gitt fra Alta TWR, hadde en korrekt utforming, og at tilbakelesingen fra MOR 55 også var korrekt. I alle utflygingsklareringer forutsettes det at eventuelle restriksjoner ikke skal være til hinder for at luftfartøyet følger selskapets utflygingsprosedyrer, hvilket også var tilfelle ved denne hendelsen. Årsaken til hendelsen må derfor bero på at de to flygerne på MOR 55 misforsto innholdet i klareringen, og at de også tolket den forskjellig. Det hender at en klarering kan oppfattes ulikt av besetningsmedlemmene. Dette er grunnen til at det under CRM trening vektlegges at klareringer og innsetting av høyder skal gjentas høyt av besetningen, slik at begge besetningsmedlemmer er innforstått med hva som skjer, og "situational awareness" bibeholdes. Dersom det eksisterer usikkerhet med hensyn til klareringen, må besetningen be om en utdypning/forklaring av lufttrafikkjenesten.

Flygelederen ved Alta TWR hadde ikke mulighet til å oppdage at MOR 55 avvek fra sin klarering, da enheten ikke er utstyrt med radar. Avdelingsjef for lufttrafikkjenesten region Finnmark har opplyst at det ønskes innstallert en PC-basert dagslysfremviser i Alta kontrolltårn. Det er ikke gitt noen tidsplan for en slik innstallering, da det fremtidige konseptet for antall kontrollsentraler og derved også innflygingskontrolltjenesten ved en rekke lufttrafikkjenesteenheter ikke er fastlagt.

TILRÅDINGER

Ingen.