

## BULLETIN

### HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART (HSL)

Postboks 165, 1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon: 67 12 23 19 - 67 59 36 55

BUL 31/95

Telefax: 67 12 53 33

Avgitt: 3. oktober 1995

---

#### Luftfartøy

-type og reg.: Piper PA-28-161, LN-NAG  
Dato og tidspunkt: 21. juni 1995 ca. kl. 1810  
Hendelsessted: Holmestrand - Sande  
Type hendelse: Luftfartshendelse, rapportert som uregelmessighet i luftfartsforhold  
Type flyging: Privat  
Værforhold: Sikt 10 km +, overskyet med skybas ca. 3 000 ft  
Flygeforhold: VMC  
Reiseplan: VFR,  
Antall ombord: 4 personer  
Fartøysjefen  
-alder: 29 år  
-sertifikat: Privatflygersertifikat (A), utstedt 23. oktober 1993  
-flygererfaring: 100 timer  
Informasjonskilder: Fartøysjefens rapport og HSLs egne undersøkelser

---

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

#### HENDELSFORLØP

Flygingen var en tur fra Sandefjord lufthavn Torp til Oslo lufthavn Fornebu og var planlagt via Filtvet. Dette kursvalget ville bragt flyet inn i Rygge kontrollsoner. På grunn av mer skyer over denne delen av Oslofjorden, valgte fartøysjefen på LN-NAG å følge en vestlig rute over Slagen - Holmestrand - Sande. I området nærmere Holmestrand observerte fartøysjefen et annet fly som fløy slik at han følte seg sjenert av dette flyets måte å manøvrere på. Han var usikker på om flygeren i det andre flyet så eller var klar over hans fly. Han identifiserte det andre flyet som en "Warrior" (PA-28), og han la merke til dekorasjonen på flyet. Registreringsmerkene var det ikke mulig å lese. Han satte på lys og lanterner for å gjøre seg mest mulig synlig og kalte opp på radioen i forsøk på å komme i kontakt med det andre flyet. Dette var ikke mulig, og over Sande forsvant det vestover. I samtale med HSL har fartøysjefen forklart at da han forlot Torp kontrollsoner, ble han instruert om å ta kontakt med Rygge TWR. Han bibeholdt Rygges radiofrekvens inntil han nord for Sande ble instruert om å kontakte Fornebu TWR.

For å høre den andre flygerens syn på hendelsen, tok HSL kontakt med lufttrafikkjens-  
sten ved aktuelle flyplasser i området. Ingen hadde registrert eller hadde opplysninger om  
flyging med aktuell flytype i angjeldende tidsrom. Undersøkelser gjennom NAK gjorde  
HSL oppmerksom på en flyging som muligens kunne passe inn. Vedkommende flyger har  
i brev form redegjort for sin flyging. Han tok av fra Jarlsberg kl. 1800 og hadde med en  
passasjer. Flygingen ble foretatt uten reiseplan, men flygingen med omtrentlig rute ble  
meldt inn til Torp TWR før avgang. Etter avgang tok fartøysjefen kontakt med Torp TWR  
(frekvens 118.65) og informerte om ruten han planla å følge. Han ble bedt om å stte inn  
transponderkode 1200, som ble benyttet under hele turen. Flygeren lyttet på Torp TWR  
under hele flyturen. Han rapporterte også posisjonene Holmestrand, Sande, Hof, Kvelde  
og Fokserød før landing på Torp for etterfylling av drivstoff før returen til Jarlsberg. Han  
har oppgitt at han ikke observerte andre fly eller hørte noen radio-oppkalling på den fre-  
kvensen han lyttet på. Han oppga skybasen til ca. 3 000 ft, med noen regndrypp av og til.

## HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

I forbindelse med denne hendelsen foreligger det ikke tilstrekkelige opplysninger til at  
man kan danne seg et eksakt bilde av hendelsesforløpet. Det andre flyets fartøysjef har  
ikke observert noe unormalt og følgelig ikke avgitt noen rapport før han ble anmodet om  
å redegjøre for sin flyging. Fartøysjefen i LN-NAG har ment at det andre flyet fløy slik at  
det kunne ha foreligget risiko for sammenstøt. Manøvreringen, slik han opplevde den un-  
der flygingen, tydet på at den var en bevisst handling. I ettertid har fartøysjefen på dette  
flyet innsett at flygingen også kunne tyde på at den andre flygeren ikke var oppmerksom  
på hans fly.

En primær årsak til at uregelmessigheten ikke ble oppklart og bragt ut av verden med én  
gang, var at flyene ikke opererte på samme radiofrekvens, selv om de var i det samme  
geografiske område. Prinsipielt og rent praktisk bør fly i samme trafikkområde lytte til  
samme radiofrekvens. Det finnes en rekke eksempler på misforståelser, tildels av alvorlig  
art, der fly innen samme område anvender forskjellige radiofrekvenser, selv om det benyt-  
tes mastermikrofon av den som kontrollerer eller gir informasjon vedrørende trafikken.  
Man får i slike tilfeller ikke alltid inn "gratis" trafikkinformasjon ved at man hører posi-  
sjonsrapporter og meldinger til og fra andre fly. I dette tilfellet skiftet fartøysjefen på LN-  
NAG til Rygge TWR på anmodning fra Torp TWR, fordi han skulle fly over Oslofjorden  
mot Filtvet og derved komme inn i Rygge kontrollsonen. HSL mener fartøysjefen burde  
initiert et frekvensskifte da ruten ble lagt om og han ikke ville fly i Rygge kontrollsonen  
som planlagt. HSL vil også henviser til AIP Norge, RAC 02, vedrørende flygeinforma-  
sjonstjeneste i flygeinformasjonsregioner og terminalområder.

Bruken av transponder var heller ikke konform. LN-NAG, som var på en VFR reiseplan  
Torp - Fornebu, fikk i henhold til rapporten ikke oppgitt transponderkode, mens lokalfly-  
gingen over Vestfold ble instruert om å anvende transponderkode 1200.

## TILRÅDINGER

Ingen.