

## RAPPORT

Postboks 213, 2001 Lillestrøm

Telefon: 63 89 63 00

Telefaks: 63 89 63 01

URL: <http://www.aibn.no>

SL RAP:

22/2005

Avgitt:

3. mai 2005

---

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har HSLB valgt å benytte et forenklet rapportformat. Rapportformat i henhold til retningslinjene gitt i ICAO annex 13 benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette påkrevet.

---

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

### Luftfartøy

-type og reg.: Cessna 172P, LN-NFB / Saab 340, SE-ISG

Operatør: Bergen Aeroklubb / Golden Air

Radiokallesignal: LFB / GAO878

Dato og tidspunkt: Tirsdag 28. mai 2002 ca. kl. 1722

Hendelsessted: Over Stord lufthavn Sørstokken TIZ (ENSO)

Type hendelse: Lufttrafikkhendelse, nærpassering, ACAS varsel

Type flyging: Privat (klubb), treningsflyging / ervervsmessig ruteflyging

Værforhold: METAR kl. 1550:

33008KT 290V010 9999 FEW025 SCT200 18/09 Q1010

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen / IFR

Antall om bord: Ikke oppgitt

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Andre skader: Ingen

Informasjonskilder: Rapport fra sjeflygeleder Flesland, rapport fra seksjonssjef LTT Sørstokken AFIS, rapport om lufttrafikkhendelse fra fartøysjef GAO878, rapport om lufttrafikkhendelse fra fartøysjef LN-NFB og HSLBs egne undersøkelser.

---

### FAKTISKE OPPLYSNINGER

Den rapporterte hendelsen fant sted i luftrommet over Stord lufthavn Sørstokken (ENSO) i trafikkinformasjonssonen (TIZ).

En Saab 340 fra Golden Air, GAO878, hadde tatt av på RWY 33 kl. 1722 og var under utklatrning på standard utflygingsrute (SID) SOROX 2B. Flyet var klarert til flygenivå (FL) 170 på en IFR reiseplan til Oslo lufthavn Gardermoen (ENGM). Ca. 30 sekunder etter avgang ble luftbåret system

for kollisjonsvarsling (TCAS) utløst og ga forslag til unnavikelsesmanøver (Resolution Advisory). Flygebesetningen utførte den foreslåtte unnavikelsesmanøveren.

En Cessna 172P, LN-NFB, fra Bergen Aeroklubb var underveis fra Bergen lufthavn Flesland (ENBR) mot ENSO i 3 500 ft høyde på en VFR flyging. Ingen reiseplan var mottatt ved Sørstokken AFIS. Ved første kontakt med dette flyet, ca. kl. 1715, ga AFIS informasjon om GAO878s oppstart og planlagte avgang på RWY 33. Ca. 5 minutter senere rapporterte fartøysjefen på LN-NFB over flyplassen og at han ville fly ifølge DVOR ventemønster for senere planlagt VFR simulert instrumentinnflyging til RWY 33. LN-NFB sirklet over flyplassen da GAO878 tok av, og fartøysjefen bekreftet at avgående fly var i sikte.

AFIS hadde også på forhånd informert GAO878 om aktuell trafikk som skulle være etablert i ventemønsteret i 3 500 ft.

AFIS-fullmektigen skriver bl a. i sin rapport:

”Under formidling av avgangsklarering til GAO878, hører jeg flydur over plassen. Etter at GAO878 har lest tilbake korrekt klarering, ber jeg derfor LN-NFB bekrefte sin posisjon. LN-NFB bekrefter at han passerer ”overhead” og at han ”joins” holding i 3 500 ft. Så langt har jeg ikke hatt visuell kontakt med LN-NFB, og han befinner seg under en stor del av flygingen i en relativt stor blindsoner over tårntaket. Jeg har derfor dannet meg et mentalt bilde av ham i ”holding pattern”, 3 500 ft sørgående for innflyging til bane 33. Jeg ser derfor ingen hindringer, verken langsmed rullebanen eller i utflygingssektor, og gir GAO878 ”runway free” aktuell vind og trafikkinformasjon om LN-NFB i ”Holding”, sørgående i 3 500 ft.”

Fra Sørstokken AFIS log:

”Kl. 1522: Avgang GAO878. LN-NFB kommer til syne i holding, nordgående med avgående trafikk under seg, aktenfor tvers og til høyre. Fartøysjef GAO878 informerer om hvordan han ser trafikken. Imens starter LN-NFB på en høyre sving for sørgående leg i holding. GAO878 ser dette og starter på en tidlig sving til høyre.  
Kl. 1523: LN-NFB ligger i høyresving, i ferd med å krysse rullebanens forlengede senterlinje, og blir gitt informasjon om GAO878 ”klokka tre”.”

Ventemønster for Stord DVOR/DME STD er beliggende på nordvestsiden av flyplassen. Det er det samme ventemønsteret uavhengig av bane i bruk. Det betyr at et fly, som er på vei inn mot navigasjonshjelpemidlet på sørgående ”holding leg” på 149 grader, vil være i motsatt retning av et avgående fly på bane 33. Tårntaket gir en blindsoner slik at fly som ligger i dette ventemønsteret ikke er synlige for AFIS i hele ventemønsteret. Laveste høyde i ventemønsteret er 4 000 ft.

## **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

HSLB anser at det ikke var noen direkte fare for flysikkerheten ved denne hendelsen. Begge besetningene var informert om aktuell trafikk og hadde motgående fly i sikte. Det er uheldig at trafikkmønsteret i området ikke er optimalt slik at denne type trafikkonflikter kan oppstå.

## **SIKKERHETSTILRÅDING**

For å unngå liknende mulige trafikkonflikter i fremtiden vil HSLB tilrå ledelsen ved Stord lufthavn Sørstokken å vurdere å publisere et ventemønster for bane 33 på sydvestsiden av STD DVOR/DME. (SL tilråding nr. 19/2005).